

Automóveis & Acessórios

ANO 9

JUNHO, 1954

N. 102

NESTE NÚMERO:

A Fiat Sensacio-
nal

★

Quatro Novida-
des da Merce-
des-Benz

★

Pegaso, Expo-
nente do Auto-
móvel Espanhol

★

Caminhões
com Descarga
Barulhenta

★

Examine e Re-
pare a Embrea-
gem



A Revista Comercial do Ramo



Bons Freios.

FATOR DE SEGURANÇA
NAS ESTRADAS!

recomende

"COMMANDER"

um fluido de freios que lhes
garante funcionamento
eficaz, para maior seguran-
ça dos automobilistas.

DISTRIBUIDORES
PARA O
BRASIL:

INTERMARES S. A.
INDUSTRIA E COMERCIO

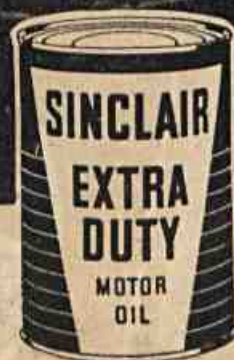
Rua Boa Vista, 162, 11.º - Tels. 36-1074 e 36-2371
SÃO PAULO



PARA AVIÕES... SÔMENTE O MELHOR



Por isso é que aproximadamente 45 por cento dos óleos lubrificantes usados pelas principais empresas de aviação norte-americanas são SINCLAIR.



Para automóveis, caminhões e ônibus

**Compensa
Comprar
O Melhor**

SINCLAIR

Distribuidores:

BORGAUTO S. A.

MATRIZ:

Rua S. Cristóvão, 1254 - C. Postal 3301
Telefones: 48-1125 e 28-4210 - End. Telegr.:
BORGAUTO - Distrito Federal

FILIAIS:

Av. Gomes Freire, 602-A
Telefone: 52-3924
Distrito Federal

Rua Carlos de Lacerda, 34-36
Telefone: 3272
Campos, Est. do Rio

o novo pneu

SEGURANÇA

OFERECE

maior {
SEGURANÇA
FLEXIBILIDADE
QUILOMETRAGEM

PARA CAMINHÕES!

e também os novos modelos:

MONTANHÊS - Para viagens na serra
PRESIDENTE - Campeão de Quilometragem

Brasil
®

A CIA. BRASILEIRA DE ARTEFACTOS DE BORRACHA, pioneira da indústria nacional de pneumáticos, orgulha-se em apresentar aos revendedores de caminhões do Brasil os seus novos e excelentes produtos, destinados a prestar melhor serviço nas estradas de todo o país. O novo pneu SEGURANÇA, que garante maior resistência, maior flexibilidade e um índice excepcional de segurança; o novo modelo MONTANHÊS, especialmente fabricado para o trânsito de caminhões em rodovias de percurso acidentado; e o notável pneu PRESIDENTE, campeão de quilometragem, estão agora à disposição dos proprietários de caminhões e podem ser apreciados nas lojas de nossos revendedores, em todo o país.

COMPANHIA BRASILEIRA DE ARTEFACTOS DE BORRACHA

PIONEIRA DA INDÚSTRIA DE PNEUMÁTICOS NO PAÍS

ESCRITÓRIO E FÁBRICA: Av. Suburbana, 315/433 — Telefone 28-7188 — C. Postal 1578
Ends. Tels. "BORRACHA" e "PNEUBRASIL" — RIO DE JANEIRO

FILIAIS: BELO HORIZONTE - SÃO PAULO - CURITIBA - RECIFE



Equipamentos **ITAÚNA** para chassis de caminhão

Construídos inteiramente com material de primeira qualidade. Projetados e executados com a mais moderna técnica, obedecendo a rigorosos princípios de simplicidade, resistência e estabilidade. Os equipamentos «ITAÚNA» adaptam-se a todos os tipos de chassis, obtendo o máximo de eficiência e durabilidade. Consulte-nos para informações técnicas e orçamentos sem compromisso.

Irriga-
dores



Pulveri-
zadores



Frigorífico



Carros
Tanques

Carros
para
Bombeiros



Coletores
de lixo



Carros
para
transporte
de carne



Carros
Tanques

Bascu-
lantes



Bascu-
lantes



COMPANHIA MECÂNICA ITAÚNA S. A.

Rua S. Bento, 500 - 10º - Tel. 32-3178

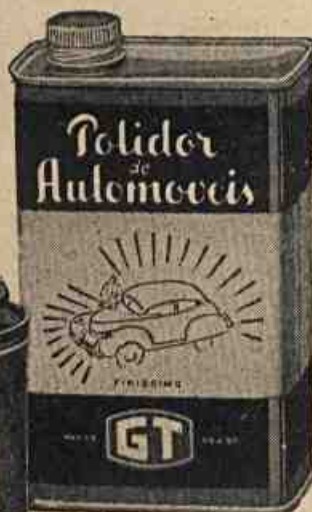
End. Tel. "ANUATI" - Cx. Postal, 3316

SÃO PAULO



**PARA A GARANTIA DE SEUS SERVIÇOS, EXIJAM DE
SEUS FORNECEDORES A LINHA
COMPLETA DOS PRODUTOS GT**

*Para maiores informações, dirijam-se,
por obséquio, à Caixa Postal 4308,
São Paulo*



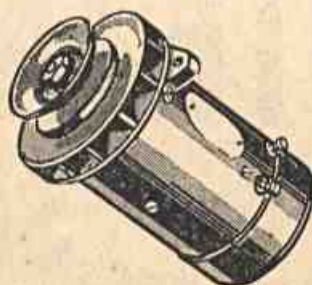
INDÚSTRIA DE PRODUTOS QUÍMICOS G. T. S/A

MATRIZ E FABRICA — SÃO PAULO — Rua Casa do Ator, 90-134 (Prédio Próprio) — Caixa Postal 4308

FILIAL — RIO DE JANEIRO — Rua 1º de Março, 39 - 2º andar

PORTO ALEGRE — Irmãos Selhane Ltda. — Rua Pinto Bandeira, 385 - 2º and. — CURITIBA — Importadora
«ICO» Comercial S/A. — Rua Pedro Ivo, 208 — BELO HORIZONTE — Othon Gervasio — Av. Afonso
Pena, 526 - 6º and. — FORTALEZA — Renato Garcia — Rua Pedro I, 607.

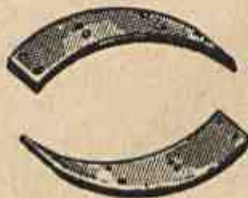
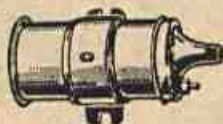
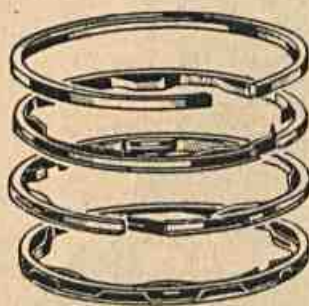
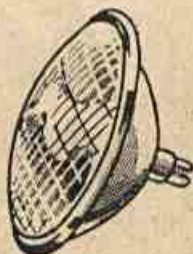
DISTRIBUIDORES EM TODAS AS PRAÇAS DO PAÍS



Milhares de Peças...

e acessórios para automóveis e caminhões!

Para melhor atender ao mercado consumidor em todo o Brasil, a Importadora Mercantil S. A. mantém em estoque permanente, milhares de peças e acessórios de procedência norte-americana, européia e nacional, para qualquer marca de automóvel ou caminhão. Sua posição de grande firma importadora e distribuidora de linhas nacionais, permite-lhe conceder as melhores condições de venda por atacado ao comércio automobilístico de todo o Brasil.



IMPORTADORA MERCANTIL S.A.

EDIFÍCIO IMPORTADORA MERCANTIL S. A.
Avenida Venezuela, 131
RIO DE JANEIRO



FILIAIS:

Alameda Barão de Limeira, 125
S. PAULO — S. P.
Rua Rio Grande do Sul, 95
BELO HORIZONTE — MINAS GERAIS

PROTEJA o motor do seu caminhão



SHELL X-100 MOTOR OIL
contém "aditivos" que limpam completamente o motor por dentro, protegendo as suas partes vitais contra a ação da POEIRA, dos ÁCIDOS, do CARVÃO e de outros agentes causadores do

**DESGASTE
E CORROSÃO!**



*detergente
estável
protetor*

SEU CARRO MERECE O MELHOR...

SHELL X-100 MOTOR OIL



*Dois
símbolos
de proteção*



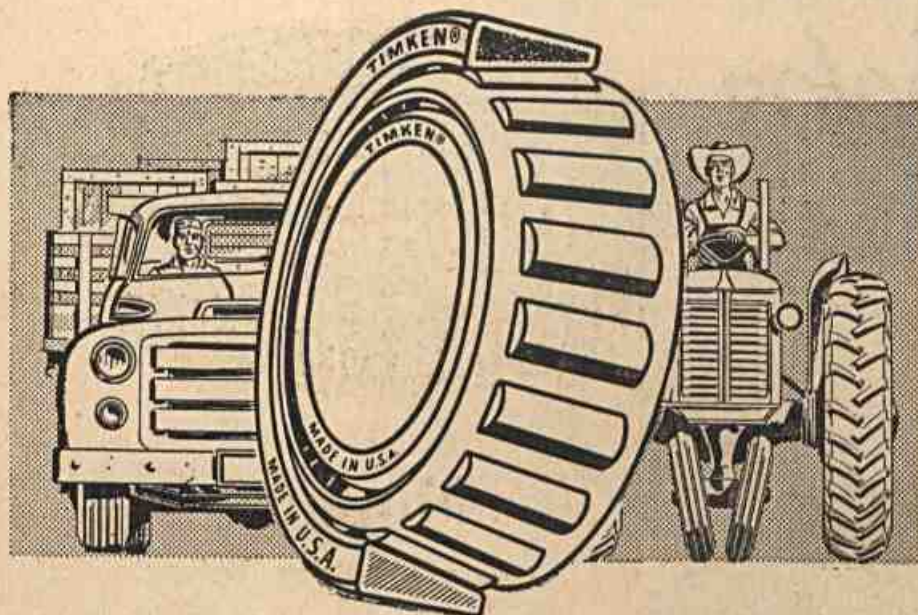
Mopar — significa
peças norte-americanas, originais
de fábrica, para veículos Chrysler.

Braspar — identifica a.
peças brasileiras equivalentes, para os
mesmos veículos, com o mesmo padrão
de qualidade, testadas e garantidas
para inspirar a mesma confiança.

AQUI ESTAMOS PARA BEM SERVI-LO,
AMPARADOS PELO NOSSO ESTOQUE DESTAS PEÇAS
E PELA EFICIÊNCIA DA NOSSA OFICINA.



**Se é melhor no equipamento original
é melhor para substituições!**



Rolamentos

TIMKEN[®] U.S.A.

- fáceis de encontrar em qualquer parte do mundo!

Confiança não se impõe — conquista-se! Por essa razão as grandes indústrias de automóveis e todos os fabricantes americanos de tratores empregam em seus produtos os Rolamentos TIMKEN. Essa preferência decorre dos testes rigorosos realizados em seus laboratórios e de bons resultados obtidos com milhões e milhões de Rolamentos TIMKEN aplicados em suas máquinas e veículos. Para seguir a orientação do fabricante, só substitua um TIMKEN por outro TIMKEN.



**The Timken Roller Bearing Company
of South America**

Av. Duque de Caxias, 334/338 - Cx. Postal 8.208 - S. Paulo

**DISTRIBUIDORES AUTORIZADOS
NA BAHIA**

Frutos G. Dias & Cia. Ltda.
Rua Portugal, 28
Rua Miguel Calmon, 23
SALVADOR

**DISTRIBUIDORES AUTORIZADOS
NO CEARÁ**

**Cia. Importadora de Máquinas e
Acessórios Irmãos Pinto**
Rua Major Facundo, 364
FORTALEZA

**DISTRIBUIDORES AUTORIZADOS
EM MINAS GERAIS**

Luporini, Comércio e Indústria S/A
R. Tamoios, 911 - B. HORIZONTE
Rabello, Maia & Cia. Ltda.
Av. Paraná, 361 - B. HORIZONTE
Somac, Soc. Máquinas Acess. Ltda.
Av. Paraná, 105 - B. HORIZONTE

**DISTRIBUIDORES AUTORIZADOS
NO PARANÁ**

Somac, Soc. Máquinas Acess. Ltda.
R. José Loureiro, 644 - CURITIBA

**DISTRIBUIDORES AUTORIZADOS
NO RIO DE JANEIRO**

Luporini, Comércio e Indústria S/A
Rua Riochuelo, 208
Praça Marechal Hermes, 5
Somac, Soc. Máquinas Acess. Ltda.
Rua Figueira de Melo, 332/334

**DISTRIBUIDORES AUTORIZADOS
NO RIO GRANDE DO SUL**

Figueras S/A Eng. e Importadores
Rua 7 de Setembro, 1094
PÓRTO ALEGRE
R. 7 de Setembro, 301 - PELOTAS
Rua Major Ouriques, 732
CACHOEIRA DO SUL

Luporini, Comércio e Indústria S/A
Avenida Farrapos, 1043
PÓRTO ALEGRE

**DISTRIBUIDORES AUTORIZADOS
EM SANTA CATARINA**

Figueras S/A Eng. e Importadores
Rua Tiradentes, 5
FLORIANÓPOLIS

**DISTRIBUIDORES AUTORIZADOS
EM SÃO PAULO**

Almeida Land S/A Com. e Import.
Rua Florêncio de Abreu, 663
Avenida Duque de Caxias, 86
Luporini, Comércio e Indústria S/A
Rua Florêncio de Abreu, 441
Somac, Soc. Máquinas Acess. Ltda.
Avenida Duque de Caxias, 326

**DISTRIBUIDORES AUTORIZADOS
EM PERNAMBUCO**

Luporini, Comércio e Indústria S/A
Av. Martins e Barros, 246/252
RECIFE
Sociedade Auto Elétrica Ltda.
Rua da Palma, 295 - RECIFE

Automoveis & Acessórios

A REVISTA COMERCIAL DO RAMO
PUBLICAÇÃO MENSAL

SUMÁRIO

E' preciso que o Brasil vença a inércia — II —	11
Cartas da Venezuela	15
Rápidas observações gerais sobre a Venezuela	22
A cobrança de pedágio nas rodovias	27
O problema dos transportes no Brasil	28
A Fiat sensacional	31
O Cadillac de 1954 é bem diferenciado dos anteriores	32
Os novos Oldsmobile de 1954 são na realidade os de 1955	35
Pegasso, o expoente do automóvel espanhol	36
Quatro novidades da Mercedes-Benz	36
Manterá a Chrysler uma linha de produção de peças através da indústria brasileira	43
A Fábrica Nacional de Motores em atividade	45
Uma falta das leis poderá tornar o Brasil um paraíso de traficantes	46
Plano Rodoviário Nacional	49
Carta de Detroit	53
Diversas notícias	54
Examine e repare a embreagem	67
O automóvel e o mecânico	70
Para o mecânico	74
O motor Diesel — II —	78
Cartas	80

TRANSPORTE COMERCIAL

Caminhões com descarga barulhenta	60
-----------------------------------	----

NOSSA CAPA

O Lancia Aurelia G. T. 2.500 é bem um expoente da moderna indústria automobilística italiana, com suas linhas elegantes e originais, com seu motor potente e compacto.



Diretor-Proprietário, H. D. Oliveira; Redator-Chefe, Mário Rangel; Gerente, Richard de Avellar; Tesoureiro, Mildred de Oliveira; Secretário, Nelson Pereira Bastos.

EDITORA H. D. OLIVEIRA LTDA.

Redação e Administração

Rua da Quitanda, 20, 5º andar, sala 501 — Caixa Postal, 3446

Endereço Telegráfico — «Autocessos»

Telefones 22-0232

Rio de Janeiro

Representante em São Paulo — R. M. Garrido, Praça da Sé, 23, Sala 101 — Telefone: 35-4579.

Representante em Curitiba — Eberhard R. Ribeiro, Rua 7 de Abril, 104.

Representatives in the United States and Canada: H. J. Wandless Co., Inc., 205 East 42nd Street, New York 17, N. Y.

Representative in the United Kingdom: D. W. Commercial Press Services, 5, Netherton Road, St. Margaret's, Twickenham, Inglaterra.

Automóveis & Acessórios — é uma publicação que circula exclusivamente no comércio de automóveis do País. O preço da assinatura por 1 ano (12 números) é de Cr\$ 80,00; por 2 anos (24 números) é de Cr\$ 130,00 e por 3 anos (36 números) é de Cr\$ 160,00. As importâncias em pagamento de assinaturas devem ser remetidas à Editora H. D. Oliveira Ltda., Cx. Postal 3446, Rio de Janeiro, por meio de vale postal, cheque ou sob registro com valor declarado, a fim de evitar possível extravio no correio.

AUTOMÓVEIS & ACESSÓRIOS

Número avulso, Cr\$ 8,00

Números atrasados Cr\$ 10,00

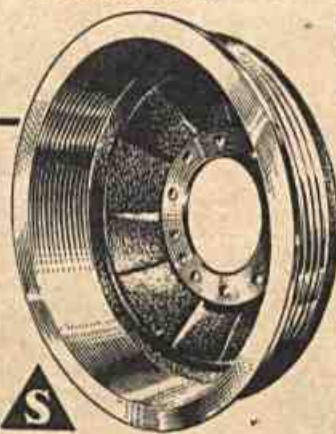
SIMETAL



MARCA REGISTRADA

FÁBRICA DE PEÇAS PARA AUTOMOVEIS E CAMINHÕES

PRODUZIDAS SOB AS
MAIS RIGOROSAS
ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS
E COM MATERIAL DE
PRIMEIRA QUALIDADE



TAMBORES DE FREIO



SUPORTES DE MOLAS



ALGEMAS DE MOLAS



CUBOS
DE RODA



SUSPENSORES DE MOLA



POLIAS



SUPORTES DE
CONTRA-
MOLA

SIMETAL

SOCIEDADE INDUSTRIAL DE METALURGIA LTDA.

RUA SANTA TEREZINHA, 70

(TRAVESSA DA AVENIDA CELSO GARCIA, 5800)

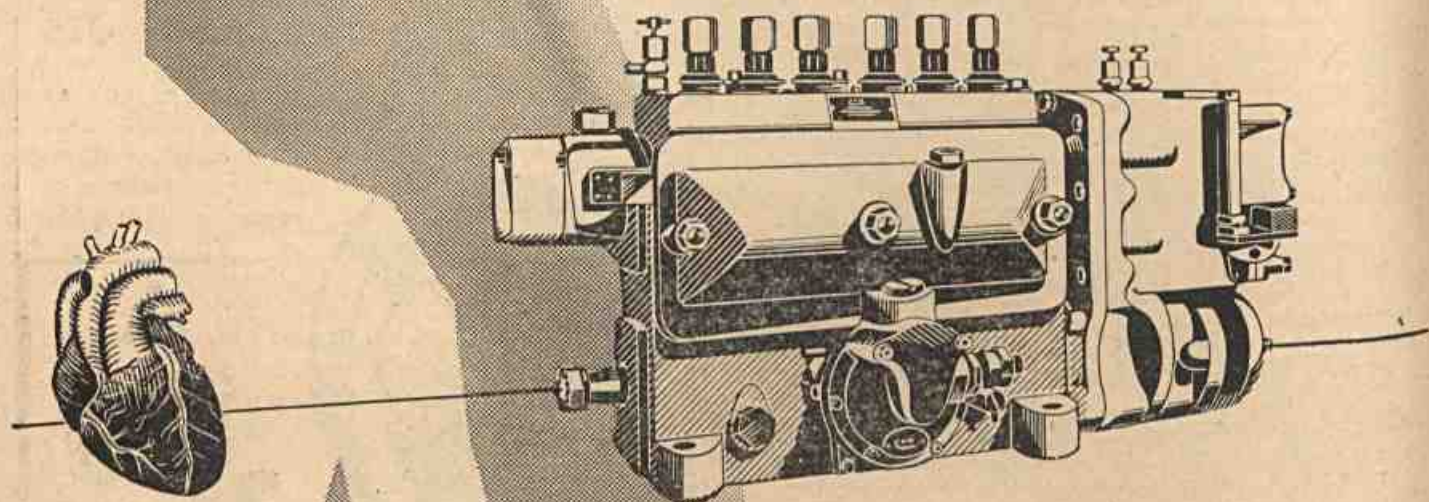
FONE: 9-0146

SÃO PAULO

TELEG.: SIMETAL

Contribua para o desenvolvimento da Indústria Automobiliística Brasileira, usando peças de fabricação nacional.

O motor diesel também tem "coração"...



Modelo N
Com regulador
hidráulico.



**Diesel
é
economia**

A maior fábrica do mundo em equipamento de injeção

E, lembre-se: para qualquer problema DIESEL, Borghoff S.A. tem solução.

Seção Eletrodiesel

Borghoff S.A.

RIO - Rua do Riachuelo, 243 - Tel.: 42-3720
SÃO PAULO - A. General Olímpio da Silveira, 63 - Tel. 51-2138

E' Preciso Que o Brasil Vença a Inércia

II

O mito da Petrobrás

DURANTE muito tempo duvidou-se que existisse petróleo no Brasil.

O petróleo foi sempre, em todo o mundo, um assunto «incendiário por natureza». Parece que, ao discutir sobre petróleo, foge a serenidade, as paixões se erguem em entrechoques violentos.

Os brasileiros estudiosos e mais ponderados sempre acreditaram, porém, que nosso país não podia deixar de figurar entre os aquinhoados pela Providência com a existência de jazidas e lençóis petrolíferos.

Essa crença teve confirmação estrondosa quando o ouro negro jorrou finalmente no poço pioneiro de Lobato, graças a prodígios de tenacidade e a trabalho exaustivo com instrumental primitivo e maquinária obsoleta.

Com igual estrondo jorrou, todavia, na mesma ocasião, a campanha do «petróleo é nosso», eivada de jacobinismo e acusada de interesses suspeitos, com a finalidade de não permitir a participação do capital e da técnica estrangeiros na exploração e extração do petróleo brasileiro.

Após longas discussões, venceu no Parlamento a corrente dita «nacionalista». E aí está a Petrobrás, que vai em poucos anos acumular alguns bilhões de cruzeiros. São cruzeiros, porém, com os quais, como disse o sr. Marcos de Souza Dantas, não se poderão comprar máquinas nem pagar os técnicos. Máquinas e técnicos se pagam com divisas.

O Exemplo da Venezuela

Um dos intelectuais brasileiros adeptos do «petróleo é nosso» era o sr. Hermes Lima, professor de Direito e ex-deputado pelo Partido Socialista. Fervoroso defensor da tese nacionalista do petróleo, não admitia que o capital estrangeiro, mediante participação nos lucros, viesse para aqui ajudar-nos a arrancar da terra uma riqueza que até agora tem sido inútil para nós.

Ao ser citado o exemplo da Venezuela, o sr. Hermes Lima só enxergava a Venezuela de 1902, quando ali se davam concessões de tipo verdadeiramente colonial, assegurando prazos enormes de 40 e de 50 anos, favorecendo as companhias concessio-

nárias com direitos absurdos, tais como a importação isenta de direitos de tudo o que julgassem necessário, desde a máquina até o cigarro.

Acharia então o ilustre professor de Direito que o Brasil de 1952 estava tão atrasado como a Venezuela de 1902?

Agora, nestes recentes dias de 1954, o mesmo sr. Hermes Lima regressou de uma viagem à Venezuela. E, falando perante o Conselho Técnico da Confederação Nacional do Comércio, fez afirmativas que parecem demonstrar modificação de pontos de vista.

Atualmente a participação da Venezuela nos lucros da exploração do petróleo é de 50 por cento. No orçamento de 1955, essa porcentagem alcançará a soma de dois bilhões e 300 milhões de bolívares, o que representa, ao câmbio de 20 cruzeiros o bolívar, 46 bilhões de cruzeiros. Isso para uma população de 5 milhões de habitantes!

A importância desta imensa cifra não se limita, porém, ao seu efeito sobre o orçamento da receita pública. Sua influência é também decisiva no orçamento cambial, na balança de pagamentos.

Comparemos agora a situação do Brasil, com seus 56 milhões de habitantes: temos uma renda total de exportação de apenas 900 milhões de dólares, a terça parte destinada à importação de petróleo; dentro de 5 anos, serão dois terços.

Enquanto a Venezuela obtém tudo o que lhe falta através do seu petróleo, o Brasil, para ter petróleo, é obrigado a travar o seu progresso industrial e agrícola, com esse desvio de 300 milhões de dólares! Como seria outra a nossa situação se pudessemos empregar essa quantia na aquisição de máquinas e de matérias-primas!

Nossa situação tende a agravar-se, o racionamento dos combustíveis está à vista com conseqüente paralisação da indústria automobilística. Como comprar petróleo se dentro de 10 anos todas as nossas exportações mal darão para pagar todo o petróleo de que necessitaremos?

Parar o Brasil

Neste momento é o Brasil qual um cavalo fogoso que quer disparar na pista do progresso. As indústrias querem aumentar. A mecanização da lavoura quer ampliar-se. A rede rodoviária pavimentada quer crescer. Temos enormes possibilidades de um imenso surto econômico.

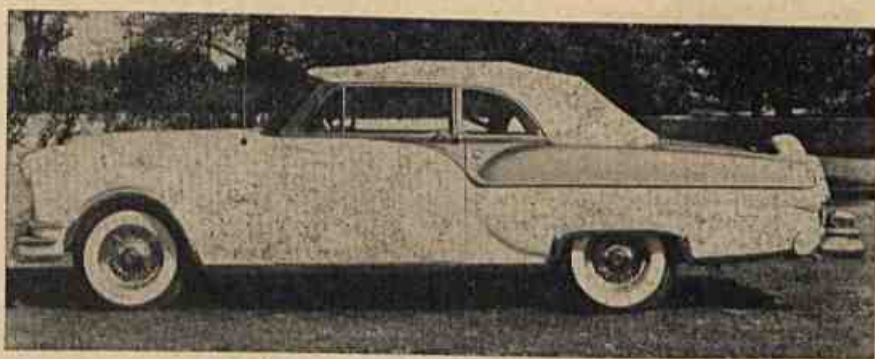
A orientação, porém, é parar o Brasil, freiá-lo, aplicar peias.

Vamos juntar cruzeiros na Petrobrás, bilhões de cruzeiros com que não se comprem máquinas nem se pagam técnicos. De vez em quando, para apagar a monotonia, inaugurar-se-ão mais placas de bronze com o nome do «guia da nacionalidade», como a que está lá no poço pioneiro de Lobato, na Bahia (de seu descobridor ninguém lembra o nome, morreu na miséria e esquecido).

O Que se Faz na Venezuela

A pequenina e inteligente nação que é a Venezuela não se limita a explorar seu petróleo, porém.

Estão os venezuelanos empenhados em várias atividades:



O CARIBBEAN, DA PACKARD —

O novo Packard 1954 modelo esporte Caribbean é um modelo de grande luxo, equipado com o novo motor Packard de 212 HP, dotado de transmissão Ultramatic, freio servo, direção de força, janelas movimentadas eletricamente e uma série de outros aperfeiçoamentos.

Para garagens e OFICINAS DE VULCANIZAÇÃO

Máquinas para vulcanizar
pneus e câmaras de ar

STENORIZER

Eléto-automático
110 ou 220 volts

Remendos e Plaquetas
STENOR

os mais resistentes,
de borracha e de lona.
Colocados com a máquina
Stenorizer são o máximo
em perfeição e segurança.



Válvulas — Cola-cimento

Carregadores de Baterias "CHUBBY"

Solicitem folhetos e listas de preços a

STENORIZER DO BRASIL LTDA.

Rua Capote Valente, 385 - Fone: 8-8676

Cx. Postal 11.025 (Bairro de Pinheiros)

End. Te'gr. "Stenorizer" - SÃO PAULO

Indústria Alemã

detentora de patentes especiais para a fabricação de peças essenciais para todos os tipos de veículos europeus e americanos, desejando organizar sucursal no Brasil, acci-ta interessados na participação em sociedade. Preferência para firmas e pessoas do ramo. Cartas para «ATEPE-ÇAS», a/c Caixa Postal 2677, Rio.



NÃO É AUTOMÓVEL DE BRINQUEDO —

Duas jovens romanas dão partida ao seu minúsculo carro, sob os olhares interessados dos transeuntes. O pequeno auto é fabricado em Roma, com motor Lambretta, pesa apenas 170 quilos e atinge a velocidade máxima de 50 km/h.

- 1 — Petróleo;
- 2 — Remodelação ferroviária;
- 3 — Rede rodoviária;
- 4 — Extração de minérios;
- 5 — Culturas de café e modernização da agricultura em geral.

Só de café, em início de culturas, a Venezuela recebeu no ano passado 45 milhões de dólares.

Os imigrantes tradicionais para o Brasil, os portugueses, estão deixando nossa terra e preferem a Venezuela. O vapor português «Serpa Pinto» faz agora a linha Lisboa-Caracas.

A imensa montanha de minério de ferro denominada Cerro Bolívar está começando a ser agora «arranhada»: exportaram-se 2 milhões de toneladas em 1953 para alimentar as usinas siderúrgicas dos Estados Unidos, a exportação em 1954 atingirá 5 milhões. O preço atual é de 8 dólares e 30 por tonelada.

Não resta dúvida que o petróleo e o minério de ferro estão fazendo da Venezuela um dos países mais ricos do mundo. E notável é que a Venezuela está invertendo na própria terra o que da terra tira. O programa de estradas de ferro é assombroso, nada menos do que abandonar todo o traçado ferroviário atual, executado mais por motivos políticos do que econômicos e construir uma rede ferroviária inteiramente nova, uniforme, de bitola larga, com trens possantes e de baixo custo de transporte.

Não menor é o plano rodoviário em execução, de que serve de exemplo a formidável rodovia Caracas-La Guaira, que sobe montanhas abruptas com imensidade de pontes, viadutos e túneis.

A agricultura está sendo modernizada.

O aparelhamento escolar e o hospitalar crescem cada dia.

A capital do país, Caracas, é uma cidade inteiramente nova construída sobre uma velha capital colonial. Com seus 600.000 habitantes, tem mais automóveis do que o Rio de Janeiro.

O pequeno país vizinho e amigo (cujo petróleo estamos consumindo) é um espelho para nós.

Sigamos-lhe o exemplo! Afastemos com decisão os obstáculos que nos estão tolhendo!



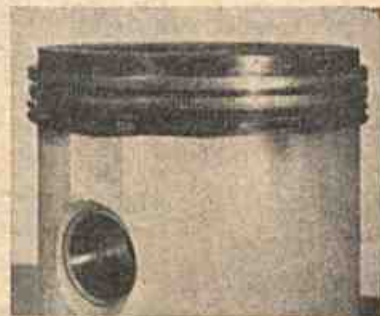
NOVO SERVIÇO PARA OS POSTOS DE GASOLINA — Este automóvel alemão tem lugar para o cachorro, com abertura para respirar, ver e alimentar-se. Os empregados dos Postos de Serviço onde parar este carro terão de atender também a esta nova modalidade.

AUTOMÓVEIS & ACESSÓRIOS



Dynalube garante melhor proteção

O PISTÃO SUJO QUE SE VÊ ACIMA mostra como um motor oil de qualidade inferior acumula depósitos gomosos, que se assemelham a verniz, nas partes vitais do motor. Um motor sujo aumenta a fricção do motor, consome mais óleo e gasolina e é a causa de desgaste mais rápido... também de maiores gastos.



O PISTÃO LIMPO QUE SE VÊ ACIMA mostra como o óleo Heavy Duty Dynalube, agora duas vezes mais detergente do que antes, dissolve os depósitos que se acumulam no motor, conservando-o sempre limpo, até que V. S. renove o óleo. (Para maior proteção troque o óleo do motor cada 1.500 km).

DYNALUBE

garante maior quilometragem

Faça o teste com a vareta e certifique-se de que Dynalube proporciona maior quilometragem e que a prova da vareta mostrará que ele permanece mais tempo no ponto de segurança (safe). O óleo Sunoco Dynalube Heavy Duty supera as maiores exigências dos motores modernos. A próxima vez, use Dynalube.

Distribuidores exclusivos

IMPORTADORA MERCANTIL S. A.

RIO DE JANEIRO

Lubrificantes Automobilísticos, Industriais e Marítimos,
Equipamentos de Postos e Garagens • Peças e Acessórios



extraflex

o novo pneu

PIRELLI



- *silencioso*
- *macio*
- *resistente e durável*
- *agarra firme o chão*
- *seguro em qualquer velocidade*

Cartas da Venezuela

Esteve na Venezuela, durante uma semana, o Diretor desta Revista, Sr. H. D. Oliveira, que daquele promissor e progressista país, ora em franco surto de desenvolvimento, livre das peias do jacobinismo e da influência bolchevista, nos mandou as interessantes cartas que passamos a publicar.

Caracas, 9 de maio de 1954.

TANTO lemos e ouvimos falar sobre o fantástico progresso da Venezuela, que despertou em nós o desejo de visitar este país, para vermos o que realmente era verdade e o que não era. Partimos, pois, do Rio de Janeiro, ontem à noite, em avião da

Pan-American Airways e chegamos a Caracas esta manhã, após um voo de 2.800 milhas, que durou 10 horas e meia.

Antes de partirmos do Rio, já sabíamos, através de amigos e dos «flashes» daqui enviados para o jornal carioca «O Globo», por Herbert Moses, presidente perpétuo da A.B.I.,

que a vida aqui era caríssima, mais cara mesmo do que nos Estados Unidos. Estávamos, portanto, preparados e dispostos a enfrentar uma vida de custo elevado.

Depois de passarmos pelas formalidades usuais — saúde, polícia e alfândega — dispomo-nos a tomar uma condução para o centro da cidade.

Como acontece no Brasil, pelo menos em algumas cidades, como Rio e São Paulo, as companhias de aviação não têm facilidades próprias para levar os seus passageiros do aeroporto para os hotéis. Estes vêm-se, por isso, obrigados a tomar um taxi, que cobra para um percurso de 16 km., 30 ou 40 bolívares (aqui a cotação é de 20 cruzeiros para um bolívar), ou seja de 600 a 800 cruzeiros. Cotizamos-nos com outros passageiros para fazermos uma lotação, mas assim mesmo a viagem do aeroporto ao hotel «El Conde», onde nos hospedamos, ficou-nos em 8 bolívares (160 cruzeiros).

O percurso do aeroporto para a cidade de Caracas é feito na magnífica e moderníssima «autopista» que liga o porto de La Guaira à capital. A «autopista» é uma estrada de pedregulho, pavimentada, de quatro faixas, que muito se assemelha à «Via Anchieta», na parte da serra, na sua natureza e pelos seus túneis, um dos quais tem 1.800 m. de comprimento. É muito bem iluminado e tem bom sistema de circulação de ar. Observamos, contudo, que as montanhas daqui não são tão verdejantes como as nossas. O terreno parece mais árido e tem menos vegetação.

A primeira e agradável surpresa foi de encontrarmos no hotel «El Conde» um moço paulista à testa dos serviços de recepção do hotel. Graças a essa circunstância e ao fato de sermos jornalista e agente de turismo, conseguimos o preço especial de 22 bolívares (440 cruzeiros) para a nossa diária por um quarto com banho, sem mais nada, nem mesmo o café matinal.

Após um banho de chuveiro, um ligeiro repouso, e por ser ainda cedo para o almoço, resolvemos dar uma voltinha, a pé, pelo centro da cidade.

Esse centro divide-se em duas partes — a velha e a nova. A parte antiga é extremamente velha, com seus velhos edifícios em ruas estreitas. A parte nova é novíssima, pois está ainda em construção e é moderníssima em seu aspecto.

Com isto queremos dizer que uma cidade inteiramente nova está se erguendo sobre uma cidade velha. E o



Uma das mais belas artérias da capital da Venezuela é esta «La Gran Avenida».



Na movimentada avenida Lincoln vêm-se talvez mais automóveis do que nas ruas do Rio de Janeiro.

interessante é que essa metamorfose teve início em época muito recente, há quatro ou cinco anos, no máximo.

Nesse ligeiro passeio, por ser domingo, não pudemos entrar em nenhuma loja. Todas estavam fechadas. Limitamo-nos, por isso, a ver vitrines e, do lado de fora, os interiores das lojas. Observamos, porém, que todas estão bem sortidas de mercadorias, principalmente de artigos de procedência estrangeira e que, sem dúvida alguma, a influência norte-americana aqui é grande, enorme mesmo, pois as mercadorias procedentes dos Estados Unidos são exibidas numa grande variedade. Roupas de homem e de senhora, automóveis, aparelhos de rádio e televisão, máquinas de lavar roupa, geladeiras, canetas-tinteiro, tudo, enfim, que se fabrica nos Estados Unidos.

Evidentemente, a Venezuela ainda está pouco industrializada e quase tudo que o país consome vem de fora.

Observamos ainda que, apesar do elevado custo de vida, alguns artigos, sobretudo de vestuário, para não falarmos de automóveis, geladeiras, aparelhos de televisão, que no Brasil são vendidos a preços proibitivos, ao alcance somente de pessoas abastadas, são cotados aqui por preços mais razoáveis do que no Rio ou São Paulo.

Caracas, 11 de maio de 1954.

Na segunda-feira, depois de uma noite bem dormida, que nos proporcionou um bom descanso, fomos aos escritórios da Pan-American Airways e à Creole Petroleum Company, a subsidiária venezuelana da Standard Oil de New Jersey.

O sr. Herbert Pinilla, subgerente de Relações Públicas da Creole, para quem trazíamos uma carta, recebeu-nos com a maior cordialidade. Amanhã ou depois devemos ir a Maracaibo, visitar as instalações daquela companhia, a convite do sr. Pinilla. E aguardamos essa visita ansiosamente, pois que provavelmente jamais teremos outra oportunidade para visitar as instalações petrolíferas da Venezuela.

A tarde, tivemos o prazer de receber no «El Conde» a visita do sr. Luís M. Alamo, proprietário da revista «El Automóvil», que se publica em Caracas. O sr. Alamo é um cavalheiro muito simpático e disunto, que se prontificou a mostrar-nos a cidade e os estabelecimentos de au-



A autopista del Est. ao deixar a capital venezuelana.

tomóveis. Esse passeio ficou para quarta-feira, pois ainda nos restava muito a fazer.

Na terça-feira pela manhã, acompanhados pelo sr. Joseph Soued, da Pan-American, fomos visitar algumas agências de turismo, pois que dada a situação privilegiada do bolívar, a moeda mais forte do mundo, e à ligação direta por avião entre Caracas e o Rio de Janeiro, talvez nos fôsse possível fomentar correntes turísticas daqui para o Brasil. Fomos a três agências. Todas elas muito bem instaladas, nos pontos mais centrais, mas o que mais nos impressionou foi o intenso movimento de pessoas interessadas em viajar que observamos nessas agências. Pelo que vemos, os

venezuelanos viajam muito. Gostam muito de ir aos Estados Unidos, México, Cuba, etc.. Pudera, para eles «todo es regalado», como dizem. O bolívar tem valor de verdade.

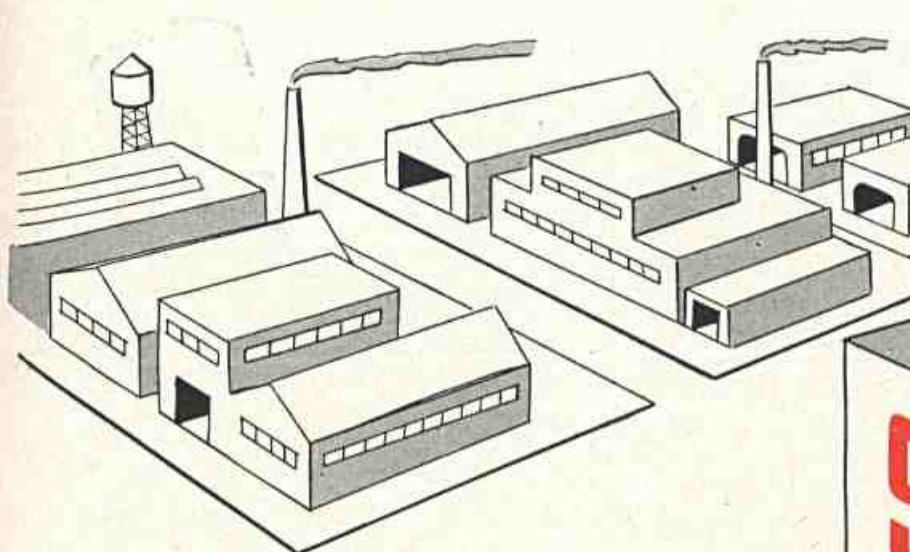
Caminhando pelas ruas e avenidas da cidade, acompanhando as pessoas que aqui residem, fazendo perguntas e olhando com interesse para tudo, vamos a pouco e pouco, nos familiarizando com as cousas daqui.

Constatamos, por exemplo, que fora dos Estados Unidos, não vimos nenhuma cidade de 600.000 habitantes tão movimentada e com um comércio tão forte como o de Caracas. Os automóveis, todos eles novíssimos,

(Continua na pág. 21)



O campo de Lagunillas é bem uma mostra da importância da indústria petrolífera. Vêm-se aqui as instalações das companhias Creole, Shell e Mene Grande.



DAS MAIORES USINAS DO MUNDO

Das maiores Usinas do mundo, das mais reputadas indústrias de peças e acessórios para automóveis e caminhões, BORG AUTO S.A. recebe diariamente amplos estoques e mantém variedade total, pronto para atender a qualquer necessidade de seus clientes.

Atendendo com prestesa, inspirando confiança, agindo com absoluta integridade, BORG AUTO S.A. cordialmente convida V.S., se ainda não é nosso cliente, a solicitar nossas listas de preços e mais informes.

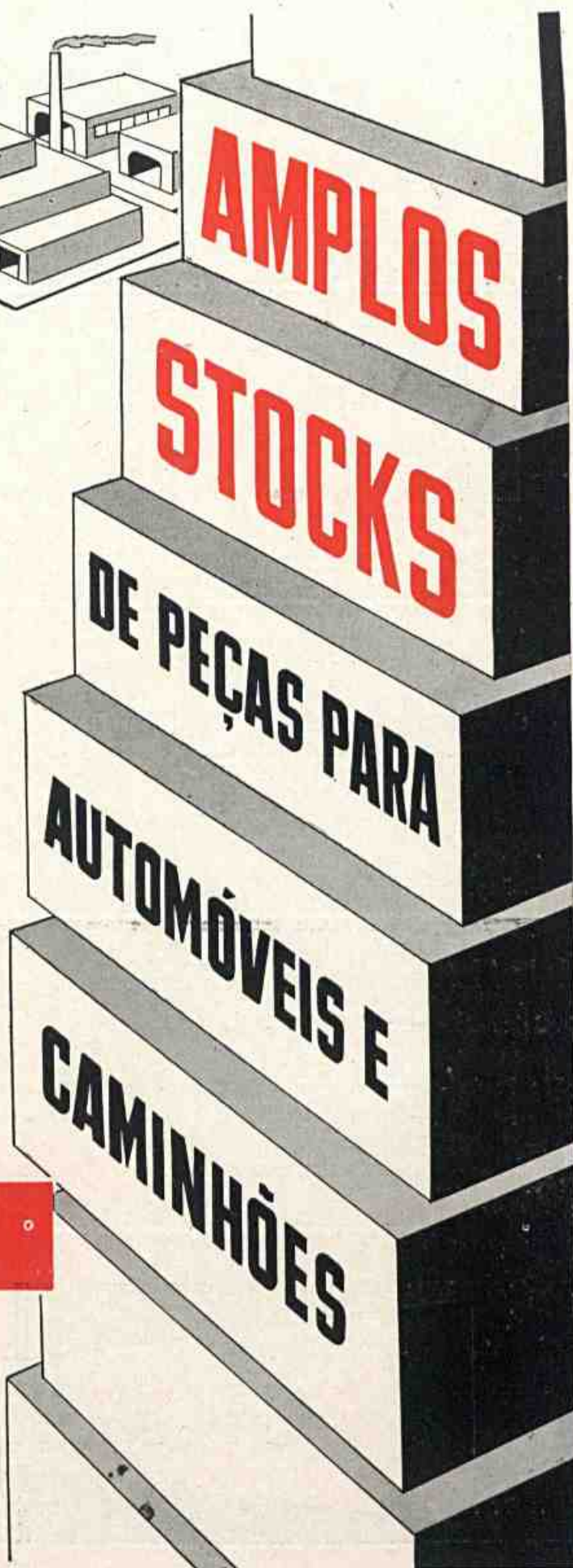
Distribuidores exclusivos de material BORG - WARNER, lona de freio GREY-ROCK, óleo lubrificante SINCLAIR e co-distribuidores de anéis de segmento PERFECT CIRCLE e pistões MAHLE.

BORG AUTO S.A.

MATRIZ: Rua S. Cristóvão, 1254 - C. Postal 3301
Telefones: 48-1125 e 28-4210 - End. Telegr.:
BORG AUTO - Distrito Federal

FILIAIS: Av. Gomes Freire, 602-A - Telefone: 52-3924
Distrito Federal

Rua Carlos de Lacerda, 34-36 - Telefone: 3272
Campos, Est. do Rio



NÃO HÁ VELA  **QUE**
SAIA COM MAIOR
RAPIDEZ  **NEM**
QUE PROPORCIONE
MAIOR LUCRO  **DO**
QUE A CHAMPION

CHAMPION SPARK PLUG CO.
Toledo 1, Ohio, E. U. A.

Representantes exclusivos no Brasil
COMÉRCIO E REPRESENTAÇÕES
SOUZA-PEREIRA S. A.

Caixa Postal 98 - (Lapa) - Rio de Janeiro
FILIAIS:
São Paulo - Porto Alegre - Curitiba - Recife
- Belo Horizonte



SEJA UM REVENDEDOR

CHAMPION

É NEGÓCIO!

**RETENTORES DE OLEO E
DE GRAXA**

Ewreka

MARCA REGISTRADA

"AJUSTAM-SE BEM E DURAM MAIS"

OS RETENTORES DE GRAXA

Ewreka

são preferidos porque:

O COURO AO CROMO (esverdeado) nêles usado, de impregnação especial, dura mais e resiste melhor ao calor.
Suas dimensões são sempre 100% exatas e as molas são da mais alta qualidade
O impecável acabamento e a vistosa embalagem facilitam a sua venda

*Lembramos as demais linhas
Ewreka da mais alta
qualidade, tais como:*

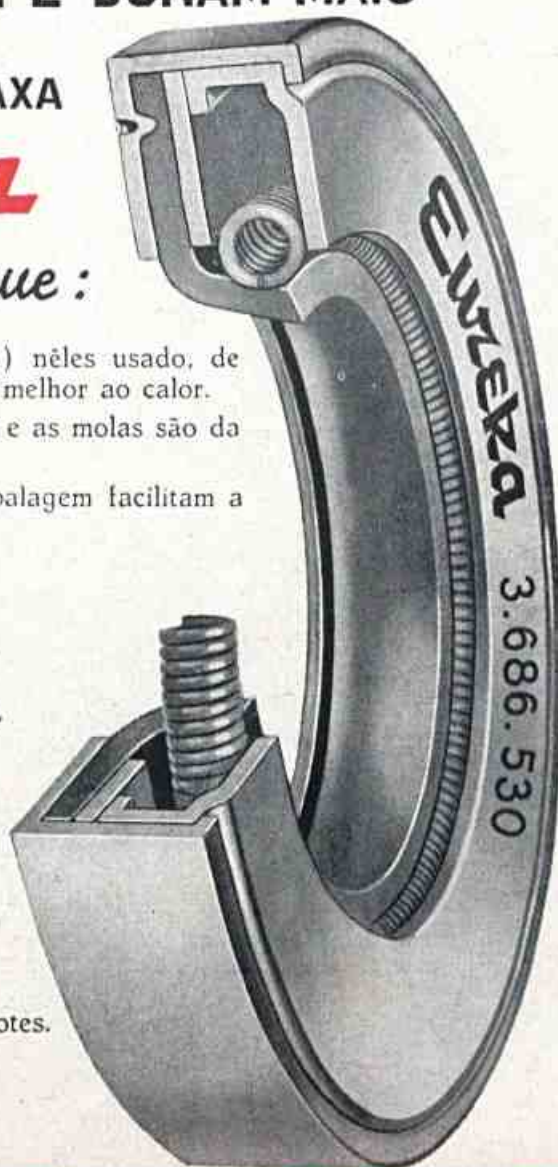
Cabos de bateria e de arranque
Jogos de cabos de vela
Macacos hidráulicos
Terminais, bornes e ponteiros
Porcas duplas e arruelas lisas
Garras de bateria e braçadeiras de mangotes.

FABRICADAS PELA

Mecânica UIRANIA Ltda.

Caixa Postal - 4

PÓRTO ALEGRE



GARANTA SUAS VIAGENS....

COM BOBINAS
"FERRIX"



Representantes para todo o Brasil:

REMMA S/A

Rio de Janeiro: Pça. Almirante Bacega, 76
São Paulo: Av. General Olímpio da Silveira, 179, conj. 12



É um produto da

COMPANHIA NACIONAL DE EQUIPAMENTOS ELÉTRICOS

RUA CESÁRIO GALENO, 447 — SÃO PAULO — TEL. 9-0271

rebrilhantes, das mais recentes colheitas, circulam numa torrente contínua pelas artérias da cidade.

O trânsito é intenso, mas a sua circulação é bem dirigida e não se vêem atropelos. Os motoristas respeitam os sinais luminosos, e os há em profusão, e as ordens dos inspetores de trânsito. Na Avenida Urdaneta, que foi inaugurada há pouco e que já está quase toda edificada, as lojas são amplas e bonitas, apresentando uma grande variedade de artigos de todas as procedências. À noite o aspecto dessa avenida é notável, trazendo-nos à lembrança as feéricas «Broad Streets» das cidades americanas.

Os venezuelanos estão justamente orgulhosos e envaidecidos com o progresso de sua pátria. Não ouvimos nenhuma crítica ao governo. Pelo contrário, todas as pessoas nos falaram entusiasticamente do jovem presidente Coronel Marcos Pérez Jiménez, a quem consideram um grande homem, cheio de energia e realizador de grandes e notáveis empreendimentos, que estão transformando completamente a vida nesta grande nação, dando ao povo mais bem-estar, conforto e prosperidade.

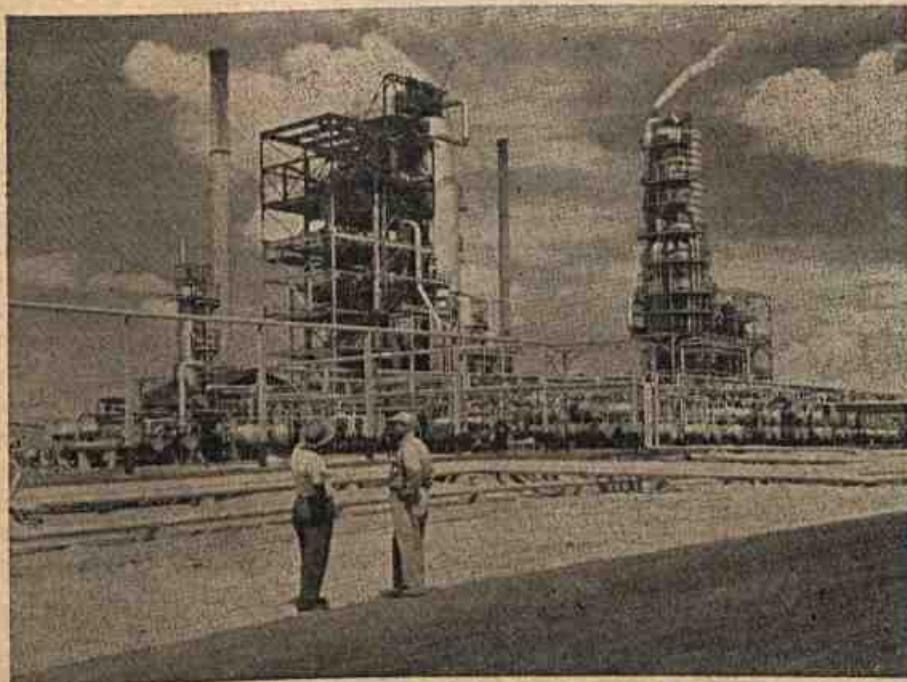
O comércio é inteiramente livre e não sofre interferência alguma do governo. Por isso, capitais europeus e americanos para aqui estão ocorrendo em abundância.

Estamos realmente encantados com Caracas e os venezuelanos, que são muito amáveis e prestativos. Hoje, o sr. Luís M. Alamo, proprietário da revista «El Automóvil» veio procurar-nos no hotel, conforme combináramos, e fez questão de mostrar-nos a cidade em seu Ford 1954.

Depois de percorrermos os bairros residenciais que se desenvolveram ultimamente e que ostentam luxuosas e lindas residências, fazendo-nos lembrar o elegantíssimo Jardim América de São Paulo, fomos tomar um aperitivo na piscina do moderníssimo Hotel Tamanaco, onde estiveram hospedados os delegados brasileiros à Conferência Interamericana. Ficamos deslumbrados com o luxo, o conforto e o bom gosto que presidiu à construção desse majestoso hotel. No Brasil, a não ser o Quitandinha, que também é famoso em todo o mundo, não há nada que se compare ao Tamanaco.

Após o aperitivo, regressamos para a cidade pelas famosas avenidas Bolívar e Leste e por uma nova autopista, atravessando alguns dos novíssimos bairros da cidade.

O prédio em que está instalado o salão de exposição dos automóveis Chrysler é qualquer coisa de original. Nem na América do Norte vimos um salão de automóvel tão rico e grandioso. Por falar em automó-



Vista parcial das instalações da Companhia Creole em Amuay, na Venezuela, com capacidade atual de 70.000 barris diários, ora em duplicação.

PEÇAS E ACESSÓRIOS

para CHEVROLET - FORD
DODGE - JEEP - INTERNATIONAL



ACCIOLY

PETRONIO ACCIOLY S. A. - Importadores
Av. São João, 1270 - Tels. 52-7267/8

M. B. TOLEDO & CIA.

R. PEDRO IVO, 295

Telegramas "TOLEDO"

CURITIBA - PARANA

Especializados em partes do:

MOTOR (Partes internas e externas)
FREIOS HIDRAULICOS (Lockheed e Delco)

ENGRENAGENS (Republic, Genuínas, etc.)

PNEUS - Todas as marcas
DISTRIBUIDORES

Exide

ACUMULADORES



LUBRIFICANTES E GRAXAS

Peças Genuínas «AUTOLITE» p/Jeep, Dodge, etc. (Elétricas), CABOS P/BATERIAS «AUTOLITE», Fios p/instalação PIRELLI, CORREIAS «GOODYEAR», Velas «AUTOLITE» e outras, LONAS DE FREIO E RADIADORES (Importação própria), Semi-Elxos, preços de atacado

ATACADISTAS

Solicitem-nos Listas de Preços para Revenda

veis, informou-me o sr. Alamo que, em Caracas, os diversos concessionários vendem 70 automóveis diariamente.

À noite os novos bairros comerciais apresentam um aspecto feérico

com sua imensidade de letreiros multicolores a neon.

Diante de tudo isso fica o forasteiro a pensar como puderam os venezuelanos realizar tanto em tão pouco tempo.

Rápidas Observações Gerais Sobre a Venezuela

A PRIMEIRA impressão que se tem ao chegar-se a Caracas, capital da Venezuela, é de que se está num país muito rico, onde a cada passo se sente um futuro muito presente e não um futuro distante, que tarda a chegar. Depois, a pouco e pouco, à medida que nos ambientamos, essa primeira impressão é amplamente confirmada.

Na Venezuela não há falta de divisas, ninguém fala em dificuldades cambiais. O bolívar, a unidade do dinheiro venezuelano, está acima da paridade, sendo cotado a 3,35 pelo dólar em qualquer casa de câmbio, nos hotéis ou nas agências de viagens. E há muitos anos que se vem mantendo nessa situação privilegiada, que nos traz a recordação do mil-réis dos bons tempos distantes.

Está visto que, para nós brasileiros, essa excepcional posição do bolívar nos espanta, pois achamos tudo além de nossas possibilidades. Para os venezuelanos, porém, isso é normalíssimo.

O comércio é livre e está isento de quaisquer restrições. Por isso mes-

mo, é intenso, estando as lojas bem sortidas de mercadorias de todas as espécies, de procedência européia e norte-americana.

O governo do Coronel Marcos Pérez Jiménez está realizando uma obra notável de reerguimento da nação. Os projetos de seu governo são inúmeros e de vastas proporções. E o que é melhor, estão sendo executados com rapidez. Assim é que há um vasto plano educacional; outro, para a agricultura; outro, para a imigração; outro, para o saneamento; outro, para a construção de novas «autopistas»; outro, para a eletrificação. As estradas de ferro existentes vão ser desmanteladas e uma nova rede de estradas vai ser construída, numa extensão de 2.600 milhas.

Caracas, a capital, está sendo inteiramente remodelada, com a abertura de novas avenidas, «autopistas», bairros residenciais, etc.. Cresce assustadoramente, como São Paulo. Com uma população de apenas 600 mil habitantes, tem tantos ou mais carros que o Rio de Janeiro e o trânsito está se tornando difícil, razão pe-

la qual estão se abrindo «autopistas», que muito se assemelham aos «parkways» norte-americanos, dentro das próprias cidades. O abastecimento de água de Caracas é deficiente, mas há um projeto para a captação de águas, orçado em 200 milhões de bolívares, que garantirá o precioso líquido para uma população de 5 milhões.

Esses grandiosos projetos, os quais como já dissemos, estão sendo executados com a maior celeridade, representam a inversão de bilhões de bolívares em poucos anos. E a Venezuela não está recorrendo a empréstimos externos ou internos. Tudo está sendo realizado com o seu próprio dinheiro, com a sua renda, que é extraordinária em relação à população do país (5 milhões de habitantes).

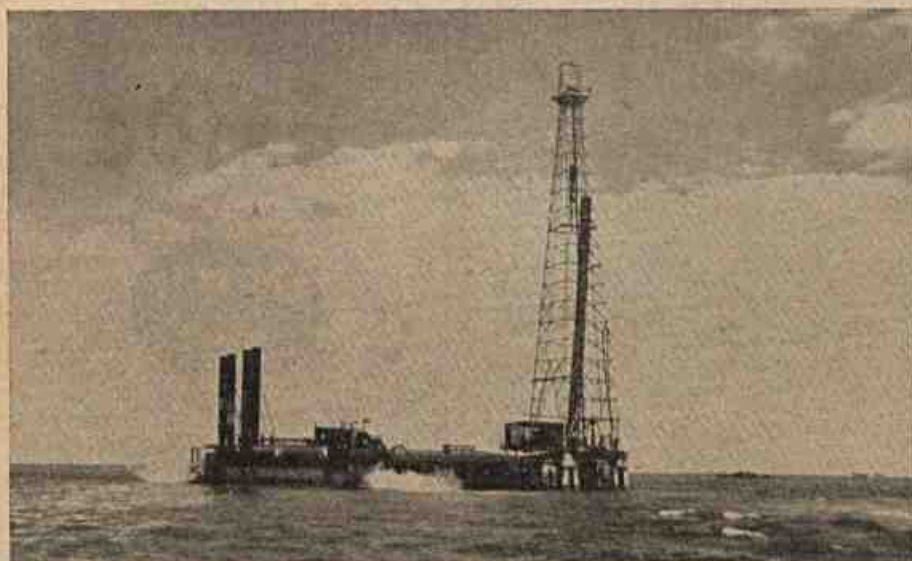
A Venezuela produz café, ouro, diamantes, petróleo, minério de ferro, bauxita e outros produtos. Desses produtos, entretanto, apenas um pesa realmente na balança comercial do país — o petróleo. Outro, o minério de ferro, dentro de pouco, também se tornará um grande produtor de dólares, pois sua exploração teve início há poucos meses e já está principiando a ser exportado em quantidades apreciáveis.

O Café

A Venezuela produz bom café, que exporta para os Estados Unidos. O ano passado a exportação de café rendeu ao país 45 milhões de dólares. Mas, devido aos altos salários, o café, mesmo aos preços atuais, dá prejuízo ao agricultor, que é auxiliado pelo governo.

Minério de Ferro

A produção de minério de ferro é coisa muito recente. Há alguns anos atrás os técnicos da United States Steel Corporation, descobriram na Venezuela o «Cerro Bolívar», uma enorme montanha de minério de ferro do melhor teor. Aquela empresa norte-americana conseguiu uma concessão do governo venezuelano para sua exploração. Inverteu em alguns anos mais de 200 milhões de dólares, para poder chegar a extrair o minério, e hoje, já está exportando algumas centenas de milhares de toneladas de minério de ferro por mês. Dentro de alguns anos essa exportação deverá ascender a dez milhões de toneladas anuais, que renderão mais de 80 milhões de dólares.



Uma perfuratriz em pleno Lago Maracaibo, com seu equipamento acionado pela energia gerada nas caldeiras flutuantes.

PEÇAS LEGÍTIMAS

MOPAR

para

**CHRYSLER-PLYMOUTH
FARGO-DODGE-DE SOTO**

*Peça
peças
à
Cipan*



Nossos grandes estoques de peças legítimas MOPAR, fabricadas pela Chrysler Corporation, permitem-nos sempre fornecê-las com toda a presteza.



CIA. CIPAN



Rio de Janeiro:
Av. Henrique Valadares, 150 - Tel: 22-1918
Av. Brasil, 9.875 - Tel.: 30-6710
Praça Aquidauana, 7 - Tel.: 30-9863
Caixa Postal 1069

São Paulo:
Rua Olímpia de Almeida Prado, 59/93 -
Tel: 52-6370
Av. Campos Elíseos, 332 - Tel.: 36-4924
Rua Cons. Nebias, 1654 - Tel. 51-6629
Caixa Postal 4887

A Nova Vela **BLUE CROWN**

DE 2 POLOS

venceu três vezes consecutivas a famosa corrida das 500 milhas de Indianapolis.



DISTRIBUIDORES:

BORGAUTO S. A.

MATRIZ

Rua S. Cristóvão, 1254 — C.
Postal 3301 — Telas 48-1125
e 28-4210 — End. Telegráfi-
co, BORGAUTO
DISTRITO FEDERAL

FILIAIS:

Av. Gomes Freire, 802-A

Telefone: 52-3924

DISTRITO FEDERAL

Rua Carlos de Lacerda, 34-36

Telefone: 3272

CAMPOS — EST. DO RIO

SILENCIOSOS



CANOS DE ESCAPAMENTO



Atacadistas especializados em es-
capamentos.

Oferecemos os inigualáveis produ-
tos FAMOR a preços sem con-
corrência.

Aceitamos pedidos do interior para
agentes e revendedores, mediante
condições excepcionais e com
máxima rapidez.

Pôsto de Escapamento
UNICO LTDA.
Rua Lavradio, 319 — Fone:
51-8793 — São Paulo

CATÁLOGOS de peças CHEVROLET 1929-1953

817 páginas
Preço: Cr\$ 700,00

Distribuidor
WERNER SEKKEL
Caixa Postal, 8593
São Paulo
Telefone: 80-4269
Enderço Telegráfico:
SEKKELOS

A Bethlehem Steel Corporation tam-
bém está trabalhando ativamente na
Venezuela e, dentro em pouco, tam-
bém iniciará seus trabalhos de extra-
ção e exportação do minério de ferro.

O minério de ferro é uma nova
riqueza que está sendo desenvolvida
rapidamente.

Petróleo

Infelizmente não nos foi possível
ir visitar as instalações petrolíferas
em Maracaibo, muito embora para
isso tivéssemos recebido um amável

convite da Creole Petroleum Corpo-
ration, através do sr. Herbert Pinilla,
subgerente de seu Departamento de
Relações Públicas.

Podemos, contudo, informar aos
nossos leitores que a produção diária
de petróleo na Venezuela atingiu, em
1954, a média de mais de 1.900.000
barris. E isso representa para a nação
venezuelana uma renda superior a 500
milhões de dólares.

Nada menos de 15 empresas se
dedicam à exploração do petróleo na
Venezuela, sendo as mais importan-
tes as seguintes: Creole, com 789.899
barris diários; Shell, com 501.253;
M. G. O., com 274.520; Socony, com
64.159 barris diários. As outras pro-
duzem, em conjunto, a diferença.

Centenas de milhões de dólares
foram invertidos na Venezuela pelas
diversas companhias para a explora-
ção e refinação do petróleo. Novos
poços petrolíferos estão sendo perfu-
rados diariamente.

Temem os venezuelanos, porém,
que um projeto ora em andamento
no Congresso norte-americano, para
reduzir as importações de petróleo,
acarrete uma baixa de 400.000 bar-
ris diários na exportação do precioso
líquido.

O governo venezuelano e os pró-
prios americanos, que têm na Vene-
zuela um grande mercado (o segundo,
depois do México) para os produtos
manufaturados nos Estados Unidos,
estão trabalhando ativamente para
que esse projeto não entre em exe-
cução.

Conclusões

Com uma renda de mais de
700 milhões de dólares por ano,
que está crescendo sempre, para uma
população de pouco mais de 5 mi-
lhões de habitantes, não é de admi-
rar que a Venezuela tenha uma moe-
da forte, a mais valorizada do mundo.
Sua prosperidade é indiscutível e não
pode ser contestada. Uma vez execu-
tados os grandes projetos ora em via
de realização, estamos convencidos de
que seu progresso será de tal forma
a colocar aquele país no primeiro pla-
no dentre os mais ricos do mundo.
O futuro, um futuro próximo, o dirá.

Os exames para condutores de au-
tomóveis, em Inglaterra, estão se
tornando cada vez mais difíceis. Em
545.882 candidatos a motoristas,
218.768 ficaram "chumbados", ou
seja quase 40%.

AUTOMÓVEIS & ACESSÓRIOS

A VIBAR merece a confiança dos representantes exclusivos de caminhões, tratores, motores estacionários e motores de Popa.

[illegible]

HENRY ROGERS & CIA LTDA.

SÃO PAULO RUA AUGUSTA DE CARVALHO, 88 1º ANDAR, SAN CAETANO BUILDING, PRIMEIRO "ANDAR"	CAPITAL R\$ 20.000.000.000 - RUA AUGUSTA DE CARVALHO, 88 1º ANDAR, SAN CAETANO BUILDING, PRIMEIRO "ANDAR"	AGÊNCIA POR SAO PAULO, 177 CINQUA AVENIDA DO MILITARIUM - PRIMEIRO
---	---	---

SÃO PAULO - 21 de Novembro de 1960.

Timos, Wm.,
Filipe Indústria e Comércio S.A.
Eua Cláudio Barbosa SS
SÃO PAULO,

6/SEP. 73-RH.

Prezadas Senhoras,

Referimo-nos à sua carta de 4 de setembro, dando graças aos Améis para Platão, a pelo presente já em poder de concluir nosso pedido como segue:

8000 Améis. A/Vef. Var

8000 =

Cia. T. Janer.
Comercio e Industria

HOTEL
COMPRAS DE ALMOÇO AO
PREÇOSO "GRAN"

FILIOZ: GUSTAVO LOPES
PATRICIA - N. UNIFORME
ADRIANA - MESES - GRUPO

SEDE SOC.
RUA S. PAULO
N. 80 - JARDIM DA VILA
ANTONIO ALVARO
MORANGUEIRO - SÃO PAULO - BRASIL - JARDIM
JOÃO PEDRO SOUZA

PEDIDO Nº 8293/33

RECADO NOYONES = 114

INSCRIÇÃO Nº 121325

São Paulo, 8 de Setembro de 1955.

Banco Soc(=) VIBAR INDÚSTRIA E COMÉRCIO S.A.

Rua CLEMENS BARBOSA, 56-CAPITAL

Quantidade entregue e material chinês no seguinte endereço:
Aven. Antonghak - 95 - 11º andar (Edifício "Garcass")

1.000 Anéis para pistão da motor de tipo Archimedes B-22, com Diâmetro aproximado de 50mm - Tipo C/af - altura 3,5mm

SUB

a-74

C-8



VIBAR

A ALEMITE

Lubrifica as Engrenagens do Progresso



HIDRÁULICA



TIPO DE PINO



TIPO CABEÇA DE BOTÃO



TIPO RENTE

Agora

BOQUILHAS ALEMITE LEGÍTIMAS A NOVO BAIXO PREÇO!

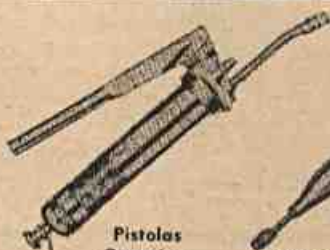
Não há substituto para uma boquilha Alemite legítima. Uma boquilha Alemite não custa mais do que outro produto inferior, porém o mancal por ela protegido é centenas de vezes mais dispendioso do que si mesma. O novo baixo preço das verdadeiras boquilhas Alemite habilita V.S. a vender o que há de melhor a custo de concorrência em relação a marcas mais baratas. Venda boquilhas Alemite com confiança . . . dará plena e duradoura satisfação aos compradores . . . e auferirá maiores lucros.

A Alemite Oferece Equipamento Completo Para Qualquer Requisito de Lubrificação

A ALEMITE é a Inventora, a Pioneira, a Líder em Lubrificação a Alta Pressão. A PRIMEIRA em diminuição de despesas . . . A PRIMEIRA em redução de horas de trabalho . . . A PRIMEIRA em confiança, em qualidade, em adaptabilidade . . . A PRIMEIRA em maior potência, capacidade, eficiência, economia . . . A PRIMEIRA na aceitação dos freguezes.



Alemite de Parede



Pistolas Graxeiras Manuais Tipo de Alavanca



Pistolas Graxeiras Manuais Tipo de Empuxo



Bombas da Linha "Marshall"



Lubrificadores de Chassis "7-11" e "7-11-A"

Representantes:

CASA RAND COMERCIO E INDUSTRIA S/A

Rua Senador Dantas, 37 Rio de Janeiro

Para informações detalhadas e listas de preços, procure o seu Distribuidor Alemite ou escreva a:

ALEMITE

Líder Mundial na Fabricação de Equipamento de Lubrificação

1826 DIVERSEY PARKWAY • CHICAGO 14, U. S. A. • Enderêço Telegráfico: "SPEEDMETER"



Bela e impressionante vista da Via Anchieta, com suas duas pistas em níveis diferentes, para maior facilidade e segurança do trânsito, que é intenso naquela magnífica rodovia.

A Cobrança de Pedágio nas Rodovias

Por que o exemplo de São Paulo não é seguido?

A COBRANÇA de pedágios nas rodovias de primeira classe está permitindo ao Estado de São Paulo prosseguir com intensidade a execução de seu plano rodoviário.

Nos Estados Unidos, a partir de 1945, a política do pedágio passou a ter franca aceitação.

Afora São Paulo, porém, nas outras regiões do Brasil permanecemos no regime das estradas livres, custeadas com os impostos sobre combustíveis ou outros.

A existência de taxa de pedágio permite, em muitos casos, a efetivação de operações financeiras, com bancos particulares, tendo como garantia essa taxa. Nos Estados Unidos, no México e em outros países, essa é a mais recente orientação.

O Sr. Ivo Siqueira, Chefe dos Serviços de Pedágio do Estado de São Paulo, declarou que os investimentos privados poderiam ser, no Brasil, um ótimo meio de melhorar o nosso sistema de transportes, ora tão deficiente, se para tanto se cobrasse pedágio.

São Paulo possui duas auto-estradas de primeira categoria, mantidas com a arrecadação de taxa de pedágio, que estão dando excelentes resultados técnicos e econômicos: são as vias Anchieta (São Paulo-Santos) e Anhanguera (São Paulo-Campinas-Limeira), respectivamente de 70 e 98 quilômetros de extensão.

Siqueira observou que, graças ao pedágio, as rodovias Anchieta e Anhanguera estão sendo constantemente melhoradas. Além disso, o pe-

dágio que nelas se cobra contribui para o fundo de pavimentação de outras estradas do Estado de São Paulo.

Segundo dados fornecidos pelo Serviço de Pedágios da Secretaria de Viação do Estado, a rodovia Anchieta arrecadou em pedágios, no ano de 1953, a soma total de Cr\$ 31.445.850,00, e a via Anhanguera o total de Cr\$ 35.811.843,00. No mesmo ano transitaram pela primeira das vias citadas 2.101.479 veículos e, pela segunda, 1.734.012 veículos.

Pioneira: A primeira estrada oficial a cobrar pedágio foi a via Anchieta, que instalou seu posto de arrecadação a 2 de fevereiro de 1948. Desde então até hoje foi recolhida a soma total de Cr\$ 144.408.965,00 de taxa de pedágio na auto-estrada São Paulo-Santos. O serviço de pedágio da Via Anhanguera começou a 7 de fevereiro de 1952.

De acordo com a lei estadual nº 2.481, de 31 de dezembro de 1953, todo pedágio arrecadado deve ser aplicado na pavimentação de estradas do Estado.

Exemplos: Mas, nos Estados Unidos e no México, a colaboração entre o Estado e particulares tem sido mais estreita, no que se refere à construção e manutenção de estradas de rodagem, com grandes vantagens mútuas.

Uma análise dos resultados obtidos pela cobrança do pedágio, em ambos esses países, e da exploração de rodovias por particulares, merece sem dúvida a atenção de todos os interessados no problema dos transportes no Brasil.

Uma grande companhia de transportes dos Estados Unidos comparou a operação de seus caminhões, que se serviam da via de pedágio de Nova Jersey, com a dos veículos que usavam as melhores rodovias "livres", de um ponto do Estado de Delaware até a ponte de Washington, na entrada de Nova Iorque. Eis o resultado:

— Houve uma economia de 42% no tempo.

— Economizou-se 11% de combustível.

— Reduziu-se de 95% o número de mudanças de velocidade.

— Na estrada "livre" o perigo de acidentes era 9 vezes maior do que na via que cobrava pedágio.

Tôdas essas vantagens são inerentes às estradas de pedágio, devido aos longos trechos de via aberta, sem encruzilhadas, com duas, três e



A via Anhanguera leva o asfalto rumo a Goiás, para onde avança celeremente.

Rêde Rodoviária Paulista

O total da rêde rodoviária paulista atingia, em fins de 1952, a extensão de 89.357 quilômetros, sendo 232 km de estradas federais, pavimentadas, 7.945 km de jurisdição estadual, dos quais 950 km pavimentados, e 81.180 quilômetros de estradas municipais.

O crescimento da rêde estadual, de 1921 a 1952, foi de 7.840 quilômetros, com os seguintes totais anuais:

Anos	Km	Anos	Km
1921	105	1937	4.204
1922	793	1938	4.516
1923	1.344	1939	5.137
1924	1.640	1940	5.260
1925	1.940	1941	5.440
1926	2.125	1942	5.620
1927	2.391	1943	5.800
1928	2.656	1944	5.980
1929	2.673	1945	6.160
1930	2.881	1946	6.340
1931	2.881	1947	6.520
1932	3.189	1948	6.700
1933	3.379	1949	6.900
1934	3.511	1950	7.320
1935	3.959	1951	7.469
1936	4.166	1952	7.945

até quatro pistas em ambas as direções, sem sinais de tráfego, nem voltas à esquerda, com seus limites de velocidade máxima e mínima, que mantêm o movimento de veículos numa velocidade média de 80 a 97 quilômetros horários.

As vantagens da construção de estradas por meio de pedágio, ao invés do emprêgo de fundos públicos — inadequadamente cobertos pelos impostos sobre gasolina — foram reconhecidas somente em 1945, quando o Estado de Maine, nos Estados Unidos, emitiu uma série de bônus que seriam amortizados exclusivamente pelas taxas dos veículos que pagam pedágio.

Antes, a única rodovia que cobrava pedágio de carros e caminhões era a "Pennsylvania Turnpike" de 100 quilômetros de extensão, construída com fundos do governo, obtidos com a venda de bônus emitidos pela Corporação de Reconstrução e Finanças.

Em fins de 1952 foi inaugurada a rodovia Guernavaca-Cidade do México, de cerca de 100 quilômetros, onde hoje trafegam diariamente 2.500 veículos que pagam pedágio.

Essa estrada custou 100 milhões de dólares, mais 3 milhões em reparos. Esse capital será amortizado por meio de uma taxa de pedágio de 5 dólares. A companhia que explora a rodovia espera começar a

reembolsar o capital em 1955 e amortizar o total no prazo de vinte anos.

Nos Estados Unidos encontrou-se outro meio de aumentar as receitas das rodovias pagas. São as conces-

sões feitas às companhias petrolíferas para instalar postos de gasolina ao longo da via, que às vezes quase equivalem a um monopólio dessas empresas.

O Problema dos Transportes no Brasil

Notável conferência do Comandante LÚCIO MEIRA

PERANTE seleta assistência de homens da indústria, do comércio, da administração e técnicos, o Comandante Lúcio Meira, presidente da Sub-Comissão de Caminhões, Jeeps, Tratores e Automóveis da C. D. I., acaba de proferir, em São Paulo, uma notável conferência sobre «O problema dos transportes no Brasil».

O surto de desenvolvimento econômico do Brasil na última década encontrou o nosso país praticamente desparelhado em sua organização para atender às crescentes exigências do transporte — assim começou o orador. E passou a comentários autorizados, documentados com gráficos ilustrativos, demonstrando que a crescente movimentação de matérias primas e produtos manufaturados não teve correspondência com qualquer planejamento de serviços infra-estruturais.

A elevação do padrão de vida do país, por sua vez, faz pressão para aumento de importação de bens de consumo.

Transporte ferroviário e marítimo são hoje gritantemente insuficientes. A carga veio recair, pois, sobre o transporte rodoviário. Este transporte é hoje, por isso mesmo, de importância

primordial para a vida econômica do país.

A partir de 1948, por exemplo, o movimento rodoviário quintuplicou em 5 anos enquanto o transporte ferroviário permaneceu estacionário.

Quase 50 por cento da carga transportada entre Estados, no nosso país, o é atualmente em caminhões. E esta liderança parece destinada a manter-se por largo tempo e a acentuar-se.

Dependendo quase totalmente de importações, o mercado brasileiro de veículos não tardou a alcançar, depois da guerra, um nível igual ao das grandes importações de trigo e de petróleo e mesmo a ultrapassá-los: no período de 1951 a 1952, por exemplo, as importações do ramo automobilístico foram 16% das importações do Brasil, contra 10% para o petróleo e 7% para o trigo.

As necessidades de caminhões podem ser calculadas atualmente na média de 83.000 unidades por ano, devendo atingir a 142.000 unidades por ano em 1962.

Sendo tremendamente elevada a despesa de divisas para fazer face a tão vultosas importações, deduz-se a imperiosidade da instituição da indústria automobilística brasileira.

Em seguida abordou o conferencista o assunto da próxima criação da CEIMA, Comissão Executiva da Indústria de Material Automobilístico, que no momento só depende da assinatura do Presidente da República. Essa Comissão terá poderes amplos de interferência, em todos os níveis da decisão administrativa, com caráter de órgão de consulta e de ação. Dela farão parte representantes das Organizações particulares interessadas na especialidade.

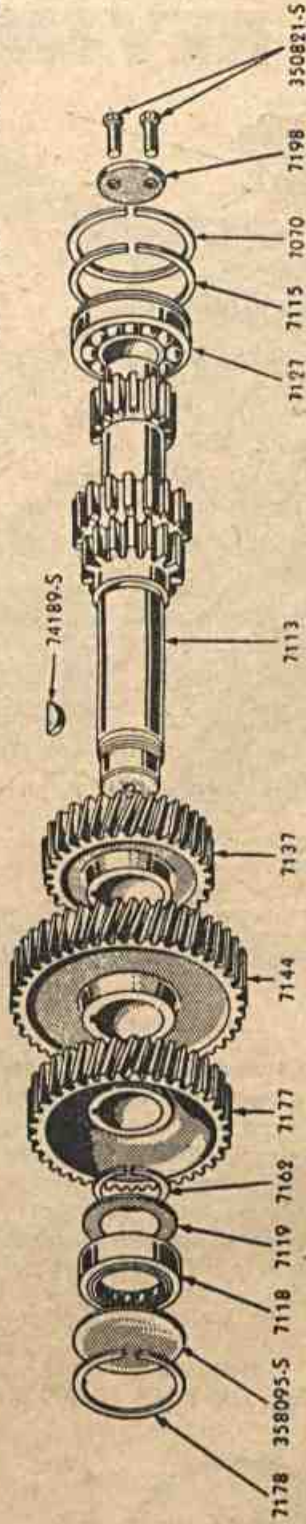
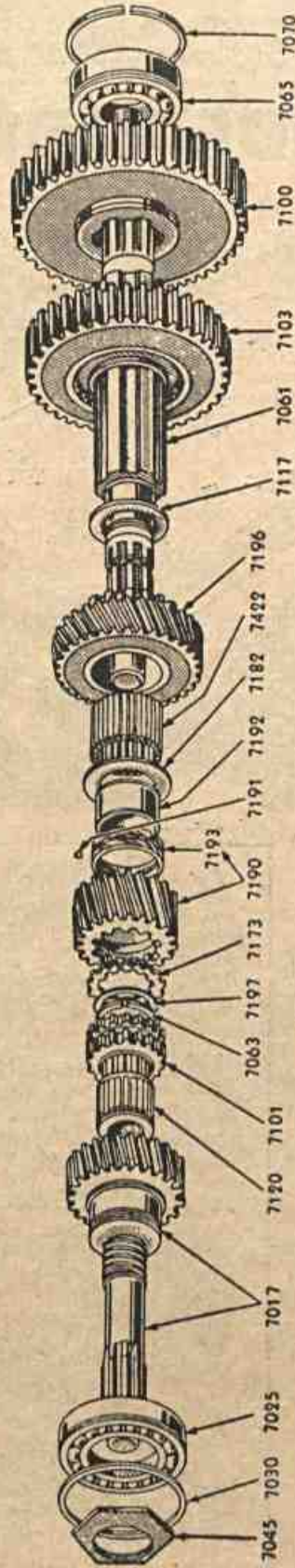
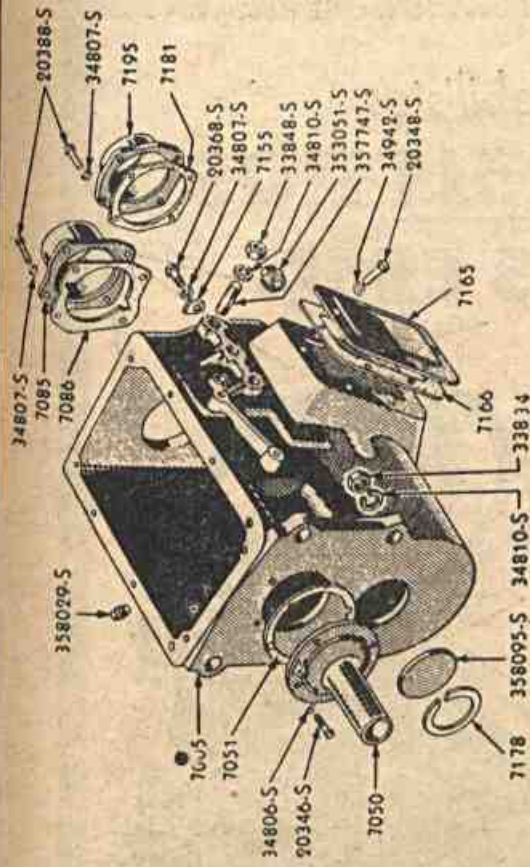
Tratou ainda o Comandante Lúcio Meira do interessante ponto de planejamento industrial do Brasil e do papel que nesse planejamento caberá à indústria do automóvel, considerada de «relevante interesse nacional».

O conferencista foi muito aplaudido. Lamentamos a exiguidade de espaço que nos priva de transcrever na íntegra sua substanciosa palestra, que foi ouvida com real interesse.



O Comandante Lúcio Meira, presidente da Sub-Comissão de Caminhões, Jeeps, Tratores e Automóveis da C.D.I.

PEÇAS BORG-WARNER



Distribuidores para o Paraná e Santa Catarina :

HERMES MACEDO S/A.

Curitiba — Ponta Grossa — Londrina — Maringá e Blumenau.

Uma tradição em Peças para Automóveis e Caminhões.

CÂMBIO DE 5 VELOCIDADES (MÓDELO Q)

Cada vez mais automobilistas
PARAM E COMPRAM NOS
REVENDEDORES ESSO



Sim, os Revendedores Esso são a escolha de milhares de automobilistas pela qualidade de produtos e serviços, assim como pelo fato de ser necessária apenas uma parada para o automobilista encontrar tudo o que necessita para o automóvel, desde a Gasolina Esso até os Pneus, Baterias e Acessórios Atlas.

E, LEMBRE-SE...
 A GASOLINA ESSO É LOA DE FATO!



MAIS valor e economia! Esso Extra Motor Oli mantém corpo adequado a todas as temperaturas de funcionamento do motor e garante maior quilometragem por litro.



MAIS do que apenas "graxa" no seu automóvel! O Serviço Esso de Lubrificação, executado com lubrificantes Esso especiais, manterá o seu carro em plena forma.



MAIS valor para o seu dinheiro! Seu dinheiro vale mais no seu Revendedor Esso porque V. recebe mais na qualidade dos produtos e na eficiência dos serviços.



MAIS razões para entrar num Posto Esso! Lá Você encontrará os famosos Pneus e Baterias Atlas, e a mais completa linha de acessórios para automóveis.

PARA OBTER MAIS, PROCURE O SEU REVENDEDOR ESSO



O modelo experimental da Fiat movido a turbina de gás.

A Fiat Sensacional

Acaba de apresentar motor de turbina e carroçaria de vidro

NO RECENTE «show» automobilístico de Turim a Fiat acaba de registrar grande sucesso, atraindo multidões aos seus «stands», com a apresentação de duas sensacionais novidades, em caráter experimental: um motor movido à turbina de gás e um carro com carroçaria de plástico com fibreglas.

Graças, assim, ao trabalho incessante do Departamento de Engenharia automobilística da Fiat, a indústria italiana do automóvel não se deixou ficar para trás, emparelhou-se com os mais recentes progressos alcançados em outros países.

O Fiat de Turbina

O automóvel Fiat de turbina de gás é a primeira turbina a ser apre-

sentada na Europa continental (só tendo sido precedida pela Rover na Inglaterra).

O engenheiro Giacosa, chefe do Departamento de Engenharia da Fiat, declarou modestamente que «a turbina de gás não é uma novidade no exato sentido da palavra, pois a Rover, a General Motors e a Chrysler já a apresentaram, mas é significativo o fato de que já existe a turbina de gás italiana, o Fiat com turbina já está rodando pelas estradas e pistas da Itália».

Os estudos que deram em resultado essa turbina — declarou o mesmo técnico — consumiram mais de 5 anos, tiveram início em 1948. A preparação técnica dos engenheiros, a pesquisa feita em outros países —

consumiram ano e meio. Os primeiros desenhos para o automóvel Fiat com turbina foram feitos em 1950.

A construção do protótipo foi demorada, houve necessidade de conceber e fazer máquinas especiais. A turbina estava pronta, finalmente, em janeiro de 1953. Surgiu aí a necessidade de construir laboratório especial para os seus testes. Um ano se gastou nestes testes e, afinal, a 14 de abril de 1954, o carro fazia na pista de Lingotto a sua primeira prova de estrada.

Tratando-se de fabricação experimental, a Fiat ainda nada tem resolvido sobre a aplicação de sua turbina à linha de produção comercial. Todos os carros Fiat continuam a sair com seus motores de explosão.



O painel de instrumentos da Fiat experimental a turbina de gás.



O modelo Fiat com carroçaria de plástico, está com peso total que não chega a 50 quilos.

O motor é relativamente simples, abrangendo numa mesma unidade a turbina e um jogo de engrenagens para reduzir o elevado número de revoluções e transmitir o movimento às rodas por meio de dois semi-eixos.

O turbomotor consiste em um gerador de gás, constituído de um compressor centrífugo de duas fases acoplado a uma turbina, e a unidade de propulsão, formada por uma turbina de uma fase com suas engrenagens de redução.

Entre o compressor e o gerador de gás estão situadas as câmaras de compressão.

O motor desenvolve 200 HP. a 22.000 r.p.m. A temperatura dos gases que penetram na turbina da unidade geradora é de 800 graus centígrados.

O peso do motor completo é comparável ao do motor de explosão equivalente.

Ainda não foi instalado o transformador de calor, pelo que o consumo de combustível ainda é maior do que no motor de explosão (duas vezes mais). Com aquele transformador, porém, ora em estudos, o consumo de combustível sofrerá grande redução.

O motor de turbina está instalado na traseira e as 4 rodas são independentes.

Não há caixa de mudança. Não há pedal de embreagem. O carro apresenta apenas o pedal do freio, e o do acelerador.

A Carroçaria de Vidro

A outra grande novidade da Fiat, a carroçaria de vidro, é um Fiat V-8.

Essa carroçaria foi planejada e fabricada para demonstrar que a engenharia italiana está perfeitamente a par das últimas conquistas na química

dos materiais de construção automobilística.

A carroçaria de plástico não será adotada desde já à produção em massa mas serve como primeiro passo na Itália, permitindo ulteriores estudos e progressos.

O arcabouço da Fiat de vidro é de aço fino, recoberto inteiramente de plástico (fibra de vidro comprimida, com resinas de poli-ésteres). A espessura uniforme do plástico é de 3 mm.

Tôda a carroçaria, inclusive as portas e os assentos, constituem uma peça única.

O peso total dessa carroçaria não chega a 50 quilos: exatamente 48 quilos e 420 gramas.

Essa carroçaria experimental vem permitir estudos sobre a acústica e o calor no carro, para futuras aplicações ao uso prático.



Belas e imponentes são as linhas dianteiras do novo Cadillac de 1954 da série 60 Special Fleetwood.

O Cadillac de 1954 é bem Diferenciado dos Anteriores

Pára-brisa panorâmico e novo desenho da frente e da retaguarda

OS NOVOS modelos Cadillac de 1954 são bem diferenciados dos modelos anteriores, apresentando numerosas inovações tanto de estilo como mecânicas.

Além do motor V-8 de alta compressão de 230 HP, os novos carros exibem um belíssimo e moderno estilo, no qual se acham incorporadas algumas das mais brilhantes características dos carros experimentais Cadillac. Os atuais modelos se destacam igualmente por seu desempenho

e pela série de dispositivos automáticos que lhes foram adaptados a fim de tornar mais suave e mais seguro o manejo. Com carroçarias mais espaçosas, o Cadillac 1954 proporciona maior visibilidade, melhor ventilação e capacidade de aquecimento mais acentuada. O conforto e prazer dos passageiros é aumentado graças a outros tantos sistemas automáticos.

O aspecto exterior do veículo é bem diferenciado dos modelos anteriores, em virtude do pára-brisa pa-

norâmico, da carroçaria de pilares verticais, e do novo desenho da frente e da retaguarda.

Modificações substanciais foram introduzidas também no chassis e no sistema de suspensão, agora inteiramente novos. A distância entre eixos, a bitola, a posição do motor, freios, direção, molas e amortecedores, tudo foi redesenhado a fim de permitir segurança e conforto ainda maiores.

Certos melhoramentos apresentados na linha de 1953 em caráter facultativo foram padronizados nos novos carros. É o caso da direção hidráulica, adquirida por 93% dos compradores de Cadillac no ano findo, agora aperfeiçoada. O mesmo acontece com o lavador de pára-brisa, o filtro de óleo, espelho retrovisor externo, etc. Optativamente continuam sendo oferecidos os chamados freios de força e o sistema de ar condicionado, ambos aperfeiçoados.

A nova linha se compõe de, na série 62: cupê de teto rígido, cupê de Ville, cupê conversível e sedan; sedan Fleetwood na série 60 «Special»; e limusines de oito passageiros e Imperial, na luxuosa série 75. Além desses modelos, existe o famoso conversível «Eldorado», indiscutivelmente o mais belo Cadillac de 1954.



O novo modelo Cadillac de 1954, conversível, é de estilo inteiramente modificado, mais comprido, mais elegante.

Aumentam a Duração e a Quilometragem dos Automóveis

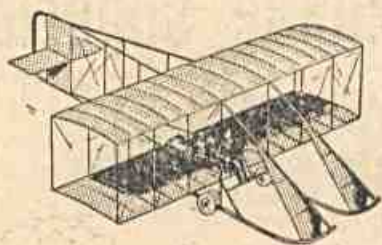
A duração média de um automóvel tem sido a seguinte:

Em 1925 —	6 anos
Em 1930 —	7 anos
Em 1935 —	8 anos
Em 1940 —	10 anos
Em 1950 —	14 anos

A quilometragem média de um automóvel tem sido a seguinte:

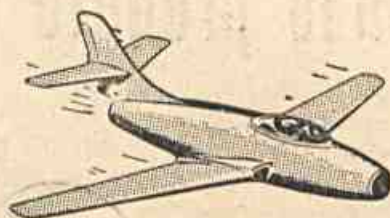
Em 1925 —	40.000
Em 1930 —	60.000
Em 1935 —	90.000
Em 1940 —	120.000
Em 1950 —	180.000

Um dia alguém...



experimentou

Os primeiros aeroplanos pareciam ser o auge do progresso... Entretanto, como puderam ser melhorados!



melhorou!

A mesma coisa pode verificar-se com o lubrificante que V. está usando... Faça uma experiência com GULFLUBE e tire suas próprias conclusões. GULFLUBE contribuiu destacadamente para tornar possível motores cada vez mais potentes e carros mais velozes!

Peça GULFLUBE e deixe-o provar no motor do seu carro estas qualidades principais:

Viscosidade Inalterável
Maior Eficiência

Fluidez Permanente
Maior Proteção

Maior Ação Lubrificante
Maior Rendimento

Mínima Combustão
Maior Economia



GULFLUBE

Seu carro

vai L=O=N=G= e com GULFLUBE

Produzido pela GULF OIL CORPORATION —

uma das maiores e mais antigas companhias de petróleo do mundo.



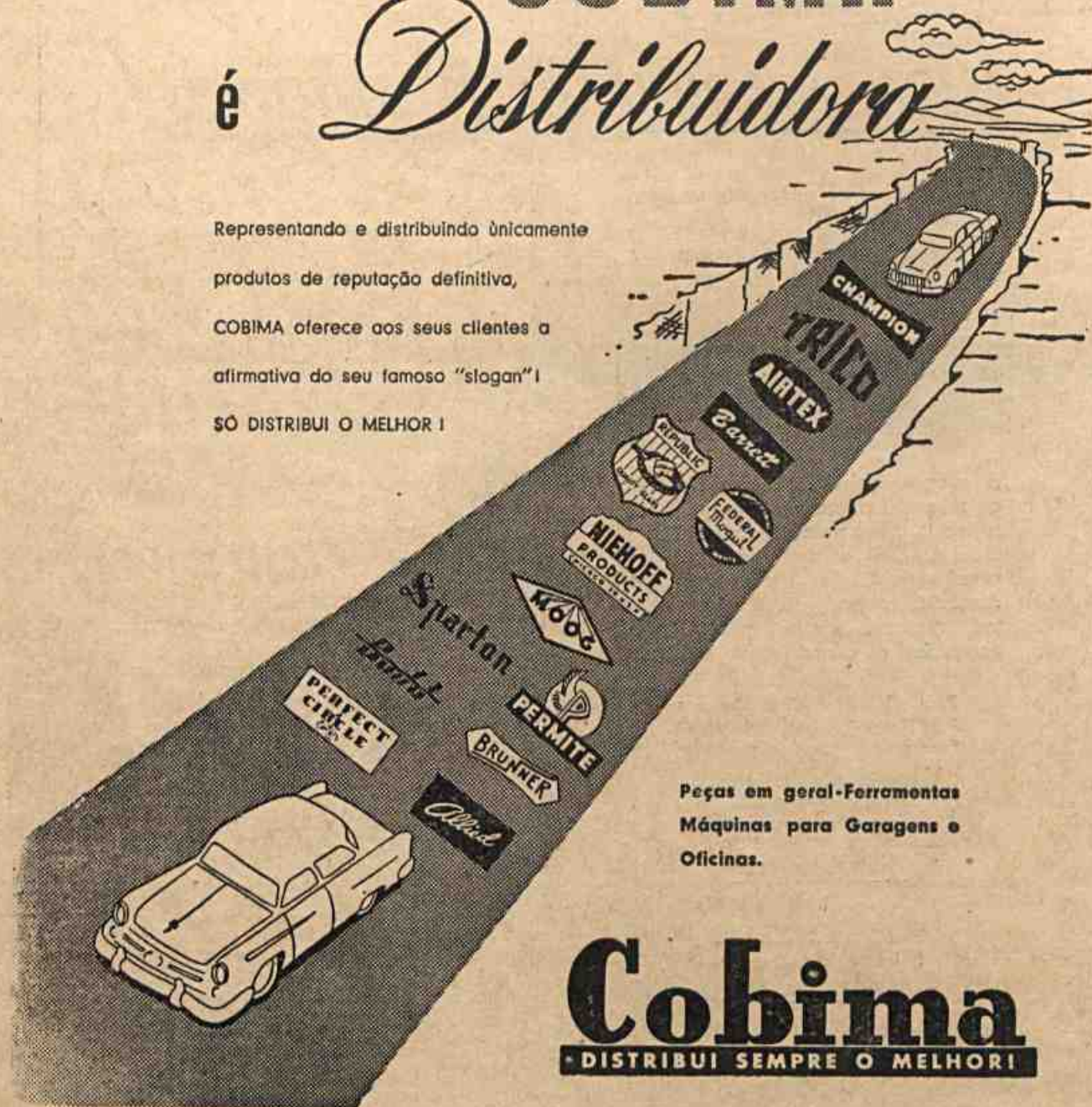
IA-1409-A

sendo produto de qualidade superior

COBIMA

é *Distribuidora*

Representando e distribuindo unicamente
produtos de reputação definitiva,
COBIMA oferece aos seus clientes a
afirmativa do seu famoso "slogan":
SÓ DISTRIBUI O MELHOR!



Peças em geral-Ferramentas
Máquinas para Garagens e
Oficinas.

Cobima

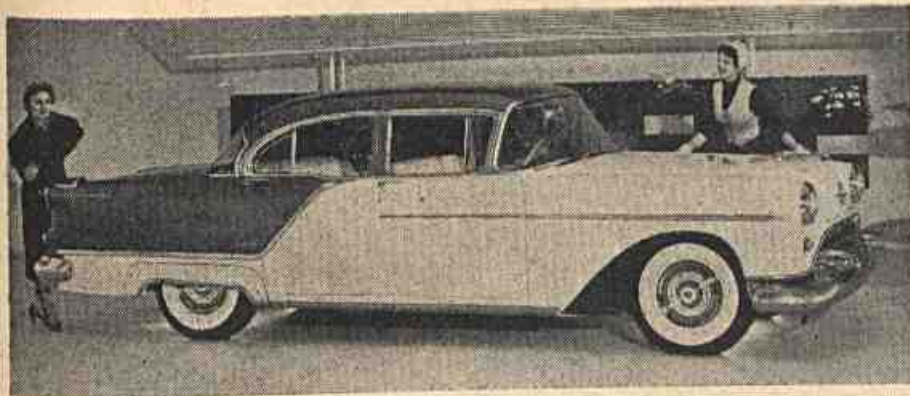
DISTRIBUI SEMPRE O MELHOR!

Cia. Brasileira Importadora de Materiais Automotores

Capital Realizado: Cr\$ 10.000.000,00

Rua Figueira de Melo, 237 - C.P. 1438 — Tel.: 54-1288 (Rêde Interna) — Rio de Janeiro

Vaga Publicidade



O novo Oldsmobile 98 de 1954, sedan de 4 portas, traz uma silhueta graciosa e numerosos aperfeiçoamentos mecânicos.

Os Novos Oldsmobile de 1954 são na Realidade os de 1955

Adotadas muitas características revolucionárias dos carros experimentais

UM fato inédito na indústria automobilística ocorreu este ano com o Oldsmobile: o alto interesse demonstrado pelo público consumidor relativamente às revolucionárias características dos carros experimentais exibidos em 1953, levaram a Fábrica Oldsmobile a antecipar o lançamento de modelos cuja construção estava programada para 1955.

Portanto, um ano antes das previsões está sendo lançada a nova e deslumbrante linha de carros Oldsmobile. A silhueta mais baixa, mais longa e mais elegante dos novos modelos atinge um grau excepcional de beleza. A ousada inclinação dos novos pára-brisas panorâmicos, os magníficos interiores, e outras tantas inovações, desde o novo desenho do emblema até as luzes traseiras, bem como o novo motor "Rocket" de 185 HP, dão ao Oldsmobile uma posição de proeminên-

cia entre os carros de classe fabricados nos Estados Unidos.

Onze tipos de carroceria integram a linha 1954 do Oldsmobile. A clássica série "98" conta quatro modelos — o sedan de quatro portas e os cupês Holiday, além do deslumbrante Starfire, inspirado no carro experimental exibido no Motorama de 1953. Na série "Super 88" estão incluídos dois sedans — de duas e quatro portas — e dois cupês, o Holiday e o conversível. Por último, na série "88" são apresentados sedans de duas e quatro portas e o cupê Holiday.

Acompanhando a tendência do público norte-americano, a nova linha é dominada por um acentuado toque esportivo no estilo. Contribuem poderosamente para essa aparência o novo pára-brisa panorâmico, o ligeiro rebaixamento das portas em relação à parte traseira, o grande

número de cupês (em fase de franca popularidade), as alegres combinações de cores dos interiores e também as linhas mais baixas e alongadas da carroceria.

A distância entre-eixos foi aumentada, novas molas espirais dianteiras melhoraram o conforto e a estabilidade dos veículos; maior economia de combustível e durabilidade para o motor foram conseguidas com a razão do eixo traseiro mais baixa; o controle da direção foi aprimorado com novas molas traseiras e nova disposição dos amortecedores.

O novo motor "Rocket" de 185 HP tem uma razão de compressão de 8,25 por 1. Alcança desempenho excepcional, conjugado com novo distribuidor de ignição, novo carburador quádruplo e novas aberturas para admissão e escapamento de ar.

Como equipamento optativo, são apresentados, em todos os modelos, a transmissão hidramática, ainda mais aperfeiçoada; a direção hidráulica, que facilita enormemente o manejo do veículo; os chamados freios de força, que reduzem substancialmente o esforço do motorista para freiar o carro, além do controle automático do assento, permitindo que este seja elevado ou afastado com um simples toque de botão.

Também facultativamente são oferecidos o farol automático, que assegura maior segurança e facilidade no manejo do carro à noite, e o ar condicionado, que em 1954 traz novos aperfeiçoamentos.

Aperfeiçoamento nas Velas

As velas de ignição exigem um esforço de torção adequado no ato de sua colocação. A torção inadequada é a causa frequente do mau funcionamento. As velas mal ajustadas esquentam muito, produzem erosão anormal nos electrodos e podem causar a pré-ignição. Recomenda-se, pois, o uso de uma chave de porca, de torção graduável, obedecendo às tabelas de torção dadas pelos fabricantes.

Recente aperfeiçoamento das velas é o novo fio de vela de ignição denominado «Neosheat», que reveste o isolador e se ajusta à vela, protegendo contra sujeira, umidade e impedindo o desvio ou fuga da descarga elétrica da vela para fora do motor.

O «Neosheat» é fabricado pela The Electric Autolite Company.



O novo Coupé Holiday 88 Oldsmobile de 1954 reveste-se de estilo esportivo. É baixo e de linhas aerodinâmicas, com chassi completamente remodelado.



Este belo Pegaso 102 B tem carroçaria de Saoutchik, de Paris.

Pegaso, o Expoente do Automóvel Espanhol

Um país pobre pode fabricar jóias

PEGASO, o automóvel voador, procurará nas próximas provas desportivas justificar o seu nome. Será a vitória da Espanha, vencendo mil dificuldades, nesse campo tão complexo da engenharia automobilística.

O automóvel Pegaso é um carro de esporte, o expoente do automóvel espanhol esportivo, fabricado pela «Empresa Nacional de Autocamiones», cujo diretor-presidente, o Sr. Wilfredo Ricart, disse: «A Espanha é um país pobre mas precisamos fabricar jóias para os ricos».

Aquela firma já se ocupa, há anos, da fabricação de caminhões movidos a Diesel. Sua determinação de produzir um carro fino de esporte é admirável quando se tem em conta que falta na Espanha um ambiente industrial, falta a mão de obra especializada.

Reunindo em Barcelona um núcleo de engenheiros e de desenhistas, a companhia espanhola dá os primeiros passos para a formação de líderes de uma futura indústria automobilística do país.

Antes da guerra, Ricart trabalhou alguns anos na Alfa-Romeo. Na Espanha, antes de dirigir a atual companhia, trabalhou com a firma «Nacional Pescara».

O novo modelo Pegaso de 1954

No Salão de Paris de 1953 já fôra exibido com grande sucesso um modelo Pegaso.

O atual modelo de 1954, o Pegaso 102, é porém bem mais atraente, «magnético» segundo a opinião de alguns.

Sua carroçaria foi desenhada nos famosos «carrossiers» de Turim.

O Pegaso 102 apresenta diversas variantes: a Berlinetta de turismo, o 102-B, o 102-BS e o «carro-voador», o Z-102.

Este último, o mais luxuoso carro espanhol da atualidade, um dos mais luxuosos autos de esporte de todo o mundo, está sendo fabricado em escala limitada, apenas umas 200 unidades no ano corrente. Esse número restrito é disputado pelos desportistas da Europa e da América.

O motor do Pegaso Z-102 é V-8, com ângulo de 90 graus, cilindrada de



O príncipe de Metternich, ao volante do Pegaso 102 BS, conversa com o ás Fernandez.

3.178 cm³, diâmetro de 85 mm, curso de 70 mm.

Tem 5 velocidades para a frente e a marcha-ré.

A suspensão dianteira é independente, com barras de torção. A suspensão traseira é do tipo De Dion, também com barras de torção.

A distância entre-eixos é de 2,34 m.

Quatro Novidades da Mercedes-Benz

Novos Modelos 180-D, 220, 300 e 300-S

DESDE 1936 a Daimler-Benz lançou com sucesso o primeiro automóvel de passageiros acionado a motor Diesel. Logo depois, bom número de outros países imitaram essa iniciativa da indústria germânica, lançando por sua vez seus carros com Diesel, de tanta vantagem pela economia de combustível e pela eficiência.

O sistema de antecâmara de combustão da Mercedes evita o grande escolho do Diesel, o prematuro desgaste causado pela partida com motor frio. Daí a verificação da longa duração dos motores Diesel dos automóveis e caminhões Mercedes, para os quais é comum o fato de trabalharem normalmente 200 mil a 300 mil quilômetros.

Agora acaba a Mercedes Benz de lançar um novo 180-D, dotado agora de mancais multimetálicos, outro fator de prolongamento da duração.

O interior do novo 180-D é completamente isolado dos ruídos externos. Graças ao pequeno peso do veículo e às suas linhas intensamente aerodinâmicas, sua velocidade máxima sofreu sensível aumento.

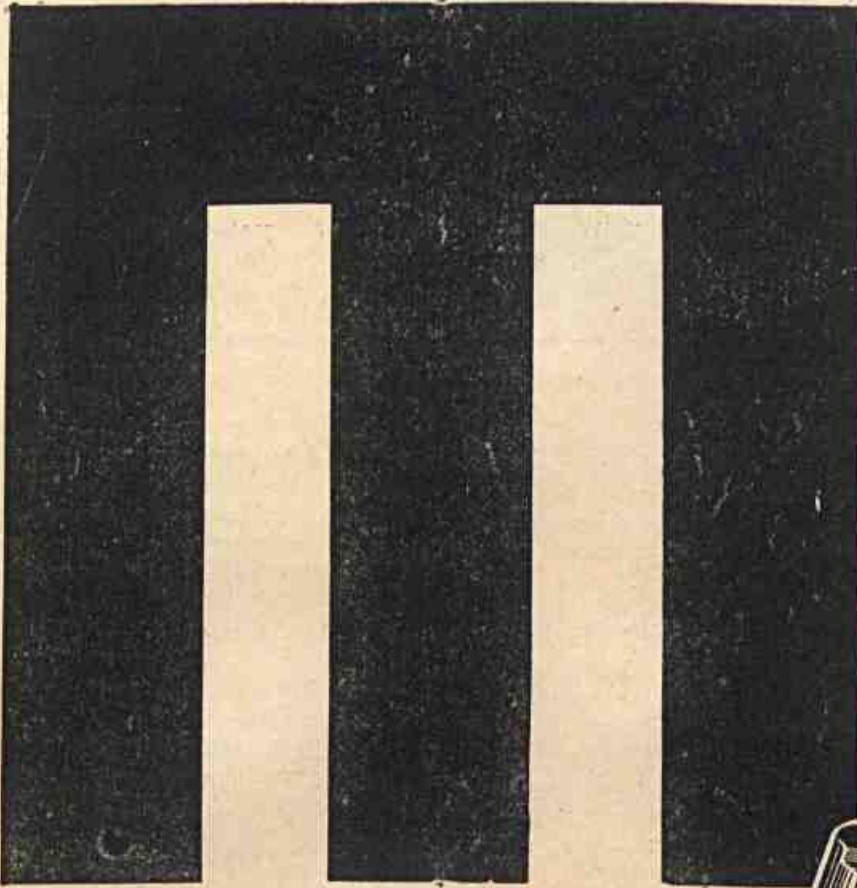
O Novo 180-D

Eis algumas características do novo Mercedes-Benz 180-D:

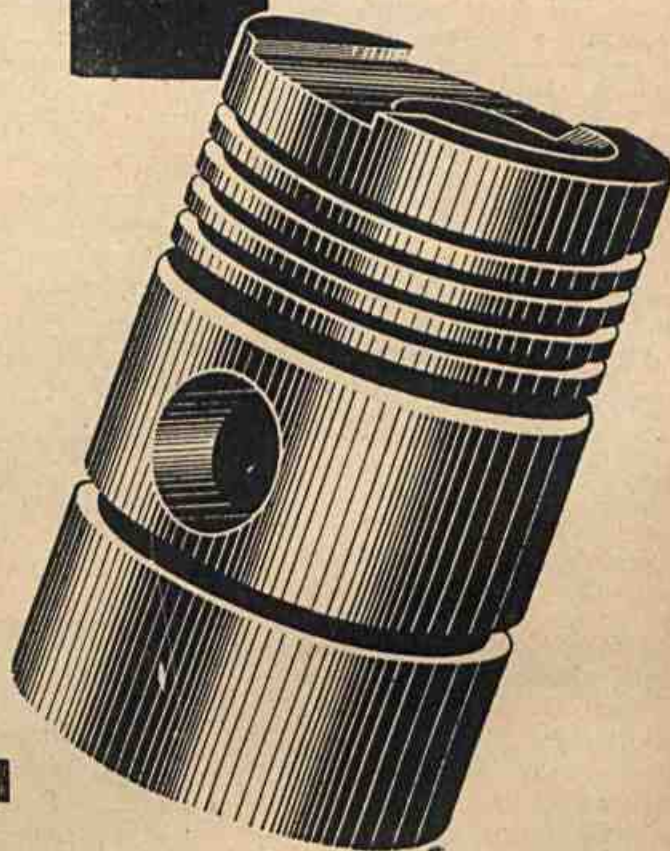
Motor de 4 cilindros, diâmetro de 75 mm., percurso de 100 mm., cilindrada de 1.767 cm³, potência de 40 Hp. a 3.200 r.p.m., razão de compressão de 1:19, distância entre eixos de 2m,65, extensão de 4m,46, largura total de 1m,74, distância do solo de 20 cm, peso total do veículo 1.120 quilos, velocidade máxima de 110 km por hora, consumo de óleo combustível de 6 litros por 100 km, capacidade do tanque 58 litros.

O motor é dotado de 4 velocidades para a frente e marcha-ré. A bateria é de 12 volts e 84 ampéres.

Alavanca de mudança na coluna de direção.



PISTÕES



METAL LEVE S/A

Rua da Independência, 480

Fone: 32-8634 - Caixa Postal 6567

End. Telegr.: 'METALEVE' - São Paulo



O novo Mercedes 180-D é uma demonstração do triunfo do motor Diesel em carros de passageiros.

O Novo Mercedes-Benz 220

Foi há 3 anos que a Daimler-Benz introduziu o seu modelo 220, um belo automóvel de categoria média, de 6 cilindros, com excelentes qualidades de conforto e de engenharia.

Agora, acaba a Daimler-Benz de apresentar um «novo 220», uma versão inteiramente nova desse modelo tão bem aceito em todo o mundo.

A nova carroçaria é bem mais espaçosa, mais lugar para 6 passageiros e para a bagagem. Motor, embreagem e transmissão foram melhorados, à luz da experiência ganha em 3 anos.

A tampa de cilindros é agora de metal mais leve. A nova razão de compressão é de 7.5 para 1. A potência foi elevada de 80 para 85 HP, a 6.000 r.p.m. A aceleração aumentou, o consumo de gasolina tornou-se mais econômico.

O eixo traseiro sofreu modificação radical, com um desenho de concepção inteiramente nova.

Os freios hidráulicos são mais potentes, com arrefecimento dos tambores por meio de turbina.

O tanque de gasolina tem agora capacidade de 65 litros, o que permite viagem de 550 km sem abastecimento.

Diminuiu o desgaste dos pneus, com a adopção de pneus maiores, de 6.70 por 13. A economia em pneus orça em 30 por cento em relação ao anterior modelo 220.

A carroçaria é pronunciadamente aerodinâmica, dando impressão de elegância e de força. O compartimento dianteiro sofreu alargamento de 35%, permitindo agora 3 pessoas com a máxima comodidade.

A cilindrada total é de 2.195 cm³. A velocidade máxima atinge agora 150 km por hora.

A distância entre eixos é de 2m,82 com comprimento total de 4m,71.

O peso total do veículo é de 1.150 quilos (sem ferramentas e sem o pneu sobressalente).

O Novo Mercedes-Benz 300

O Mercedes-Benz 300 é, como se sabe, o equivalente alemão do Rolls-Royce e do Cadillac, isto é, um carro de classe extra, de grande luxo.

A nova versão do Mercedes-Benz 300 que acaba de ser apresentada é maior, mais rápida, mais potente e mais luxuosa. Certamente o novo modelo virá confirmar a reputação que o anterior já grangeou em todo o mundo como automóvel de classe.

Os engenheiros e estilistas da Daimler-Benz tiveram em mira ao lançar o novo Mercedes 300:

- 1º — Aumentar a economia.
- 2º — Melhorar as qualidades de marcha e de segurança.
- 3º — Simplificar o funcionamento.
- 4º — Aperfeiçoar ainda mais o interior.

O exame do novo Mercedes-Benz 300 nos mostra que esses quatro itens foram plenamente conseguidos.

O motor de 6 cilindros teve sua potência aumentada de 115 para 125 HP, com a velocidade máxima passando de 155 para 160 quilômetros por hora, com funcionamento silencioso e suave.

O consumo de gasolina foi reduzido de 10 por cento, ficou agora em 12.5 litros para 100 quilômetros.

Dois carburadores geminados trabalham automaticamente ora juntos, ora só um, conforme as necessidades da marcha. Com essa disposição, a marcha em 4ª velocidade tornou-se muito confortável mesmo nas mais baixas quilometragens por hora.

Estradas montanhosas, de subida forte, podem ser percorridas em 2ª, com velocidade de cruzeiro, sem nenhuma sobrecarga para o motor.

Os freios sofreram considerável melhoria, com tambores de metal leve e arrefecimento intensivo. As sapatas são de ajustamento automático.

A distância entre eixos é de 3m,05 com o comprimento total de 5m,05, largura máxima de 1m,83 e altura de 1m,60.

A capacidade do tanque de gasolina é de 72 litros. O peso total do veículo é de 1.660 quilos.

O Novo Mercedes-Benz 300-S

Trata-se de um belo carro de esporte, um digno sucessor do 540-K de antes da guerra.

Distingue-se do «300» em primeiro lugar pela sua distância entre eixos, que é 15 cm menor, e pelo aumento da potência do motor, que é de 150 HP. Obteve-se tal aumento graças à utilização de 3 carburadores do tipo invertido e a um ligeiro aumento no grau de compressão.

A aceleração é rápida como o relâmpago e atinge-se num instante a velocidade máxima, que é de 175 quilômetros por hora.

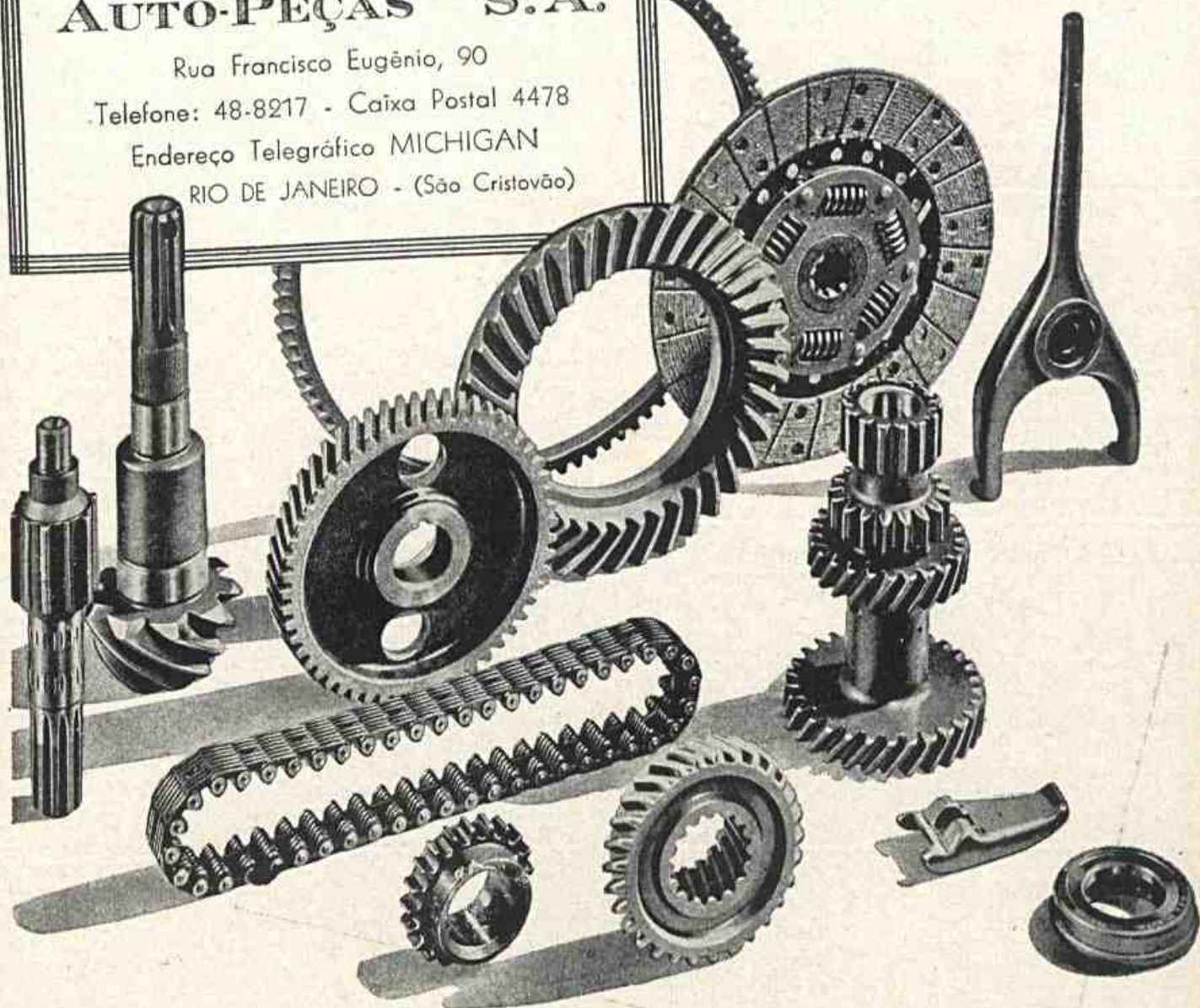
(Continua na pág. 43)



O novo Mercedes-Benz 220 no seu tipo de cupê, de grande elegância

MAUÁ AUTO-PEÇAS S.A.

Rua Francisco Eugênio, 90
Telefone: 48-8217 - Caixa Postal 4478
Endereço Telegráfico MICHIGAN
RIO DE JANEIRO - (São Cristóvão)



**Distribuidores dos produtos MICHIGAN da
Borg-Warner International Corporation**

Atacadistas de peças Nacionais e Estrangeiras

**IMPORTADORES ESPECIALIZADOS EM ENGRENAGENS
PARA CARROS E CAMINHÕES AMERICANOS**



Quem tem produtos
destas marcas...

sabe o que êste
emblema
significa!



*Vale a pena exibi-lo
em destaque!*

GENE



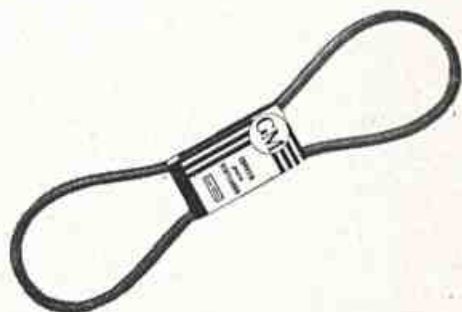
São milhares os possuidores de carros e caminhões garantidos pelas marcas da General Motors. E cada um desses possuidores sabe que pode confiar nos Concessionários Autorizados de Peças e Acessórios GM. Ganhe mais prestígio... mais negócios... identificando-se junto a esse grande público.

ROLAMENTOS "NEW DEPARTURE"



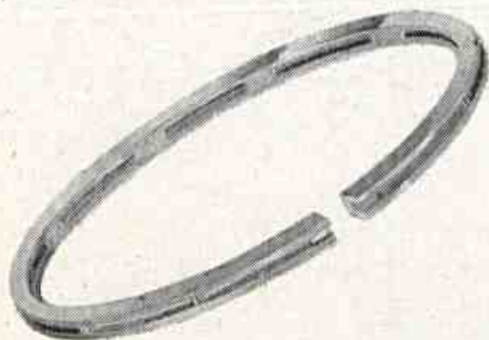
Cada esfera "New Departure" é o máximo de perfeição realizada no gênero: rigor de contorno, uniformidade, resistência e durabilidade já mais atingidas em qualquer parte do mundo.

CORREIAS GM PARA VENTILADOR



Fabricadas com borracha de primeira qualidade e lonas pré-distendidas, as Correias GM para Ventilador conservam o motor de seu carro à temperatura adequada... resistem mais... duram mais... mantêm sempre a tensão exata.

ANÉIS DE SEGMENTO GM



Para dar novas forças ao motor – para a máxima economia de óleo e gasolina – instale anéis de segmento GM – de qualidade comprovada.

ÓLEO ELCO 28 (Hypoide - GM - 4735 - M)



Para uso em todos os carros de passageiros e caminhões da General Motors, equipados com diferencial de engrenagens Hypoide.

GENERAL MOTORS DO BRASIL S.A.

CONCESSIONÁRIOS EM TODO O PAÍS



UM
SÍMBOLO DE
CONFIANÇA

RIO - Rua Riachuelo, 208 - Tel. 42-8140 (Rêde Int.)
- Praça Marechal Hermes, 5 - Tel. 23-3559

S. PAULO - Rua Florêncio de Abreu, 441 - Tel. 32-6688

B. HORIZONTE - Rua Tiradentes, 175 - Tel. 2-0953

P. ALEGRE - Av. Farrapos, 1043 - Tel. 2-3203

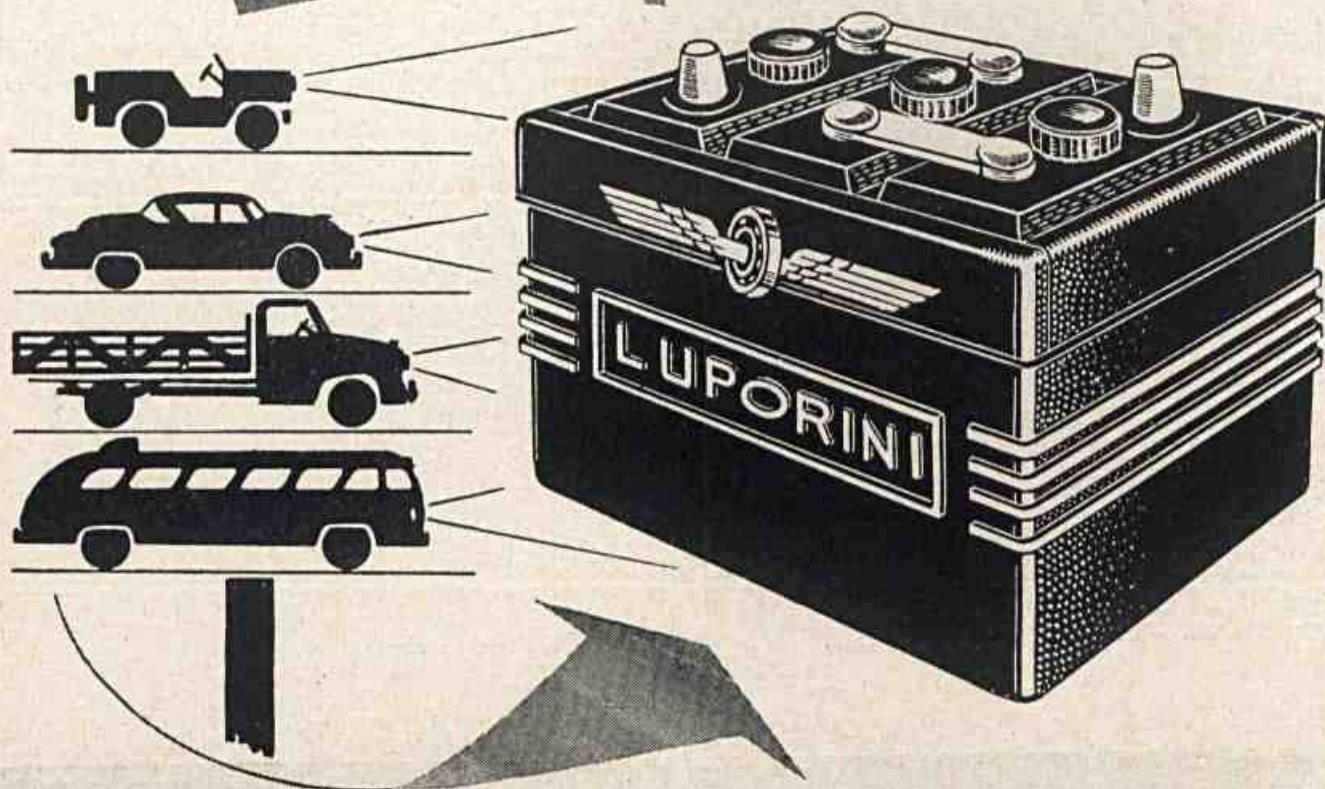
RECIFE - Rua Martins de Barros, 245/252 - Tel. 7765

SALVADOR - Rua Miguel Calmon - Edif. B. Horizonte -
Tel. 5689

BATERIAS

PARA AUTOMÓVEIS E CAMINHÕES

- *qualidade*
- *potência*
- *segurança*
- *durabilidade*



LUPORINI

COMÉRCIO E INDÚSTRIA S. A.

RIO - S. PAULO - B. HORIZONTE - P. ALEGRE - RECIFE - SALVADOR



Em cima: O novo Mercedes-Benz 300-S é o carro de esporte que acelera com a rapidez do relâmpago e que atinge num instante a velocidade de 175 km por hora. Em baixo: O novo Mercedes-Benz 300 é a expressão máxima do carro de classe da indústria germânica, em eficiência e luxo.

(Conclusão da pág. 38)

O novo modelo é dotado de grande estabilidade nas curvas e pode ser utilizado nas estradas com toda sua potência.

O 300-S é apresentado sob a forma de um cabriolé para 2 ou 3 passagerei-

ros, trazendo um banco de reserva para mais duas ou três pessoas. Este banco, quando dobrado, fornece espaço adicional para bagagem.

O consumo de combustível é de 13,6 litros para 100 quilômetros.

Manterá a Chrysler Uma Linha de Produção de Peças, Através da Indústria Brasileira

Fala à imprensa o Sr. Cecil B. Thomas, presidente da Divisão de Exportação daquela empresa norte-americana — Tanto quanto possível serão aproveitados materiais nacionais.

O Sr. Cecil B. Thomas, presidente da Divisão de Exportação da Chrysler Corporation que esteve no Brasil em fins de maio passado, com o objetivo de tratar de negócios referentes à ampliação do fabrico de peças «Mopar» no país, para os carros e caminhões fabricados pela Chrysler Corporation (Chrysler, De Soto, Dodge, Plymouth e Fargo), recebeu no Hotel Jaraguá, onde esteve hospedado, na capital paulista, os representantes da im-

pressão, a fim de prestar informações a respeito da missão que veio desempenhar em nosso país.

— «Tenho visitado o Brasil durante estes últimos 30 anos — disse ele inicialmente — e isso permite-me afirmar que este país passou por uma fase de progresso ordenado durante 20 anos. Depois da última guerra, entretanto, o Brasil acelerou sua marcha de progresso de uma maneira excepcional, principalmente no setor da indústria. E

isso ocorreu de tal sorte que, hoje, a maior necessidade deste país é de uma assistência no que diz respeito à manufatura e à produção.

Indústria automobilística nacional

Explicou o Sr. Cecil B. Thomas que veio ao Brasil a fim de estudar, juntamente com os assessores que trouxe consigo, um amplo programa para trazer engenheiros e especialistas norte-americanos a fim de dispensar à indústria automobilística brasileira essa orientação técnica de que tem carecido. É plano da Chrysler Corporation ter, através de sua representante para o Brasil — a Cia. Distribuidora Geral Brasmotor — tornar diversas firmas nacionais habilitadas a produzir com material nacional peças para os veículos da linha Chrysler.

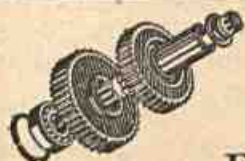
«Há muitas organizações brasileiras — continua o Sr. Thomas — produzindo bom material, as quais podem melhorar consideravelmente seu padrão de eficiência, qualidade e produção, desde que recebam essa orientação sistemática de que falo. É plano definitivo da Chrysler trazer engenheiros e especialistas em fabricação para orientar firmas brasileiras na aquisição de material nacional, bem como para proniciar à indústria nacional um rápido florescimento, através do qual o Brasil possa produzir seus próprios automóveis. Com isso a Chrysler espera prestar a sua contribuição ao Brasil, no momento em que sofre escassez de divisas cambiais.»

Explica, então, o Sr. Cecil B. Thomas que desta vez sua viagem visa exclusivamente ao Brasil, tendo em mira esse fim específico: iniciar entre nós, através de um intenso programa de fabricação, uma indústria de peças Chrysler de produção tanto quanto possível nacional. Para tanto, deixará aqui seus assessores, Srs. John F. Dilley, Robert Stoup e Philip K. Hills, este último vice-presidente da Divisão de Exportação da Chrysler. Ainda neste mês de junho, voltará ao Brasil, a fim de efetivar os planos concluídos por esses elementos.

Falta-nos experiência de produção

Continuando em sua análise das possibilidades da indústria brasileira, disse o Sr. Thomas:

«Muitas das firmas que já produzem peças, no Brasil, dispõem de magnífico equipamento e apresentam produtos de qualidade apreciável. Falta a essas indústrias, porém, uma expe-



FIMEX CORP.

61 BROADWAY — NEW YORK 6, N. Y.

Para bem servir à sua clientela do estrangeiro,
uma linha completa de peças para automóveis



Somos Agentes de Exportação da Spade Parts Mfg. Co., que tem uma linha completa de peças americanas, tais como: BRONZINAS, ENGRENAGENS, PONTEIRAS DE DIREÇÃO, RADIADORES, SECTORES DE DIREÇÃO, JUNTAS UNIVERSAIS, GERADORES, EMBREAGEM, PEÇAS ELÉTRICAS, ETC.



DEPARTAMENTO «B»

Peças legítimas Ford, Chevrolet, Dodge, Jeep, International, Delco, Auto-Lite, etc.

SUA GRANDE VANTAGEM: Uma única fonte para suprir todas as suas necessidades de peças de automóvel



FUNDADA EM 1926

Casanova & Cia. Ltda.

IMPORTADORES

ACESSÓRIOS EM GERAL PARA AUTOMÓVEIS

Peças MOPAR, FORD e CHEVROLET genuínas e americanas.
PNEUS E CAMARAS DE AR

Oficina Completa de Borracheiro — Cravação de Lonas de Freio e Discos de Embreagem

RETIFICAÇÃO DE TAMBORES DE FREIO

MATRIZ:

348-A, Rua Figueira de Melo, 350-A

Telefones: 28-2131 — 28-5172 — 28-5200

Filial: RUA BARÃO DE SÃO FELIX, 148 — Telefone: 43-9708

RIO DE JANEIRO

Representantes em todos os Estados do Brasil



O Sr. Cecil B. Thomas

riência mais larga obtida através de uma produção intensificada.»

E quanto ao emprêgo de material nacional na produção das peças Chrysler, no Brasil, explicou que haverá, por algum tempo, dificuldades na obtenção de certos tipos de materiais mas que, sendo esta, com efeito, a única deficiência inicial, poderá ser resolvida com o decorrer do tempo.

Perguntado, então, se a produção de peças nacionais pela Chrysler alcançaria aspectos de uma verdadeira produção em massa, respondeu:

«A produção precisará, sem dúvida, estar relacionada com o consumo no mercado brasileiro.»

E comentou:

— «Antes de mais nada, convém considerar que o Brasil tem um excelente padrão de operário, principalmente no Estado de São Paulo. E, para chegar à produção em massa, depois de que já se dispõe de um operário eficiente, é necessário que essa eficiência seja suplementada através de apurada especialização. Então, poderá surgir a «mass production».



O Sr. Philip K. Hills

AUTOMÓVEIS & ACESSÓRIOS

Despertará a preferência

A seguir, falou o Sr. Thomas a respeito da qualidade do produto que se lançaria no Brasil, através das fábricas nacionais:

— «A Chrysler sempre se esforçou e acredita que tem produzido os melhores automóveis e caminhões da indústria norte-americana. Continuando a seguir essa diretriz, os produtos lançados no Brasil serão de qualidade equivalente, de sorte que deverão ter, aqui, a mesma aceitação que entre os americanos. Cada peça que se planejar lançar no Brasil terá de ser enviada ao Laboratório de Pesquisas Tecnológicas da Chrysler, em Detroit, a fim de que sempre se obedeça ao mesmo padrão de qualidade dos carros produzidos nos Estados Unidos.»

Finalmente, afirmou o Sr. Thomas que acredita que, com o aumento da

produção, venham a sofrer baixa os preços das peças para automóveis no Brasil. E acrescentou que é plano da Chrysler, para o futuro, estabelecer aqui a sua própria fábrica.

Inaugurado o Edifício Chrysler em São Paulo

Durante sua permanência entre nós, o Sr. C. B. Thomas presidiu também a inauguração do majestoso Edifício Chrysler na capital paulista, à Praça da República 497, onde vai ser instalada a sede da Organização Chrysler no Brasil.

Após a bênção dada pelo Rev. Padre Saboia, falou o Sr. C. B. Thomas, com palavras de otimismo e de estímulo, perante seleta assistência em que se viam altas autoridades e expoentes do comércio e da indústria do país.

distintas: a fabricação das partes integrantes do «chassis», com a utilização dos recursos em máquinas e ferramentas existentes na Fábrica; a fabricação integral do «chassis», mediante a aquisição de equipamento adicional e ferramental especializado e, finalmente, a fabricação do motor.

60% de economia em divisas

— A primeira fase — continuou S. S. — envolve investimentos de vulto relativamente pequeno, limitado ao ferramental especializado e às adaptações nas instalações industriais da fábrica, providências já efetivadas com o financiamento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico. Corresponderá a esta fase uma nacionalização de produção avaliada em 70% em pêso, propiciando uma economia superior a 60% em divisas. Para a segunda fase os investimentos ainda são relativamente pequenos. O mesmo, entretanto, não se dá com a última fase, a da fabricação do motor, que requer a aquisição de maquinaria especializada e de alto custo.

Em seguida, alude o Cel. Joelmir de Araripe ao fato de haver o plano previsto a reparação das máquinas e áreas existentes entre os programas do caminhão e do trator, este também planejado, mas ainda dependente de providências que não são da alçada da F. N. M. Lembrou, também, que na primeira fase são utilizadas 111 máquinas, que atingem a um trabalho de 26.880 horas por mês (ou para o fabrico de 200 caminhões). Destas, 49 máquinas trabalham em dois turnos, tendo-se organizado oito listas de fabricação, de que duas (engrenagens e tornos automáticos) são utilizadas em comum com o programa de tratores.

Iniciada a 2ª fase

E' ainda o Cel. Joelmir de Araripe quem fala:

— A fabricação na segunda fase também já foi iniciada, simultaneamente na Alfa-Romeo, na F. N. M. e em inúmeras indústrias particulares do país, para o fornecimento dos pneus, das câmaras de ar, baterias, feixes de molas, vidros de segurança, fiação elétrica, chapas e perfis diversos, brutos de fundição das rodas, material de pintura e de estofamento, etc. O ciclo de fabricação é de cinco meses, com mais um mês para a venda e o retorno do capital de giro. Para que se tenha uma idéia do vulto da operação, basta saber que durante a fase de produção e venda, se empatam cerca de 100 milhões de cruzeiros.

A Fábrica Nacional de Motores em Atividade

Fabricação integral de 200 chassis por mês

APÓS dura fase de descrédito, a Fábrica Nacional de Motores parece que vai entrar agora numa era de utilidade, entregando mensalmente ao mercado 200 caminhões tipo Alfa-Romeo dos quais apenas o motor será importado.

O plano ora em vigor na F. N. M. visa a fabricação de caminhões Diesel, do tipo pesado, e do modelo

FNM-D-9.500 (licença Alfa-Romeo), numa base de 200 unidades por mês. Com esse item, o plano já entrou em franca execução e a respeito a imprensa ouviu o Cel. Joelmir de Araripe, presidente da Fábrica Nacional de Motores.

— O processo de nacionalização do fabrico de caminhões — informou o Cel. Joelmir — compreende três fases



ASCARI VENCE A PROVA DAS MIL MILHAS —

O famoso ás do volante Alberto Ascari vence a também famosa prova italiana das Mil Milhas, com Lancia, mantendo a velocidade média de 86,7 milhas p/h.

Uma Falta das Leis Poderá Tornar o Brasil Um Paraíso de Traficantes

Bagagem de Chevrolets e refrigeradores

CIRCULOS importadores manifestaram estranheza pela concessão de mandado de segurança a dois estrangeiros, para desembarque de mercadorias trazidas como bagagem, quase-todas pertencentes à 5ª categoria, e que se destinavam, evidentemente, ao comércio. A bagagem dos dois imigrantes, consta de refrigeradores de marcas diversas, automóveis do último tipo, jipes, camionetas rurais, máquinas de costura, misturadores, tudo no total de quase quatrocentos mil dólares. A medida judiciária foi requerida perante o Juízo da 1ª Vara da Fazenda Pública, pelos Srs. José Allende Cardona e Charles Marie Antoine Boueri, e afinal, concedida, pelo Juiz Aguiar Dias. Alegaram os impetrantes terem chegado recentemente ao país e aqui pretenderem residir definitivamente, e que o material trazido constitui a bagagem de ambos. O primeiro dos imigrantes quer desembarcar 670 refrigeradores «GE», 980 refrigeradores «Philco», 2.000 misturadores «Dor-meyer» e 177 autos «Chevrolet», tudo no valor de 201.240 dólares. O outro traz como bagagem 126 «Chevrolet», 28 camionetas rurais, 17 jipes, 680 máquinas de costura e 188 refrigeradores elétricos, no valor de 196.297,00 dólares.

A falta não é do juiz mas das leis.

Em sua sentença, historiando os fatos, conclui o juiz que, não há impedimento legal para que deixe de ser concedido o mandado, desde que a parte se proponha a cumprir as exigências fiscais, no caso o pagamento dos âgios correspondentes. A medida foi decretada sob essa condição precípua. O que desejava, entretanto, o Sr. J. Oscar Allende Cardona, era livrar-se do pagamento desses âgios e demais taxas alfandegárias. O juiz em segunda promoção, exigiu que se cumprisse essa determinação.

O recurso de que se utilizou o Sr. Oscar Cardona, é uma espécie de artifício legal. Naturalmente sabendo que não existe nenhuma lei que proíba a qualquer pessoa que resolva residir no Brasil, de entrar com todos os seus bens e pertences, o Sr. Cardona tratou de adquirir essa mercadoria no estran-

geiro, esperando obter com a venda da mesma em nosso mercado, um lucro verdadeiramente astronômico, realizando, assim, desleal concorrência com firmas brasileiras. O fundamento jurídico de que se serviu o Juiz da 1ª Vara da Fazenda Pública foi perfeito



Sr. Peter Frankel, diretor-gerente da Intimex S. A. e ex-vice-presidente da Associação Nacional de Máquinas, Veículos, Acessórios e Peças.

e, tanto isso é verdade que a própria Procuradoria Geral da República, manifestando-se a respeito, concordou plenamente com a medida que se estriba em fundamentos jurídicos acabados.

Resta às autoridades brasileiras utilizar-se de outros artifícios legais tal como se serviu Oscar José Allende Cardona, e assim, protelar indefinidamente a execução do ato, até que uma lei venha pôr fim ao descalabro, pois a continuar como está, qualquer estrangeiro poderá transportar para o Brasil e aqui desembarcar sem suspeição, qualquer mercadoria lucrativa.

Paraíso dos traficantes

O Sr. Peter Frankel, ex-vice-presidente da Ass. Nacional de Máquinas, Veículos, Acessórios e Peças, ouvido sobre os dois mandados de segurança, falou sobre a repercussão causada nos círculos importadores, declarando: — «Em face da concessão das medidas

judiciais só podemos admitir que o magistrado tenha sido envolvido em uma cilada, porque despachos favoráveis como esses, se se repetirem, transformarão o Brasil no paraíso dos traficantes internacionais. A lei da CACEX é muito clara e seu texto evidencia que o Congresso, ao aprová-la, teve o intuito de nos tirar do abismo em que nos lançaram os favoritismos da CEXIM, por tal forma objetivando o fortalecimento da economia nacional. Presentemente, em situação muito diferente da passada, os comerciantes brasileiros são obrigados — e o fazem com indistigável compreensão — a promover suas importações mediante moedas licitadas nas Bolsas de Valores. Por outro lado, a lei estabelece que somente entidades públicas adquirem produtos importados ao ágio de 7 cruzeiros, a julgo da SUMOC, em casos perfeitamente justificados.»

Proibidos ao comércio

— Ademais, acrescentou, a lei da CACEX determina que os imigrantes podem trazer seus bens para o Brasil desde que os mesmos não se destinem ao comércio. A situação criada pelos mandados de segurança ainda mais se agrava porque beneficia, em primeiro lugar, um cidadão uruguaio que declara vir fixar-se permanentemente no país e, ao mesmo tempo, importa mercadorias dos Estados Unidos, todas da quinta categoria; e também porque contempla um outro alienígena adquirente de produtos procedentes da Califórnia, 95% daquela mesma categoria.

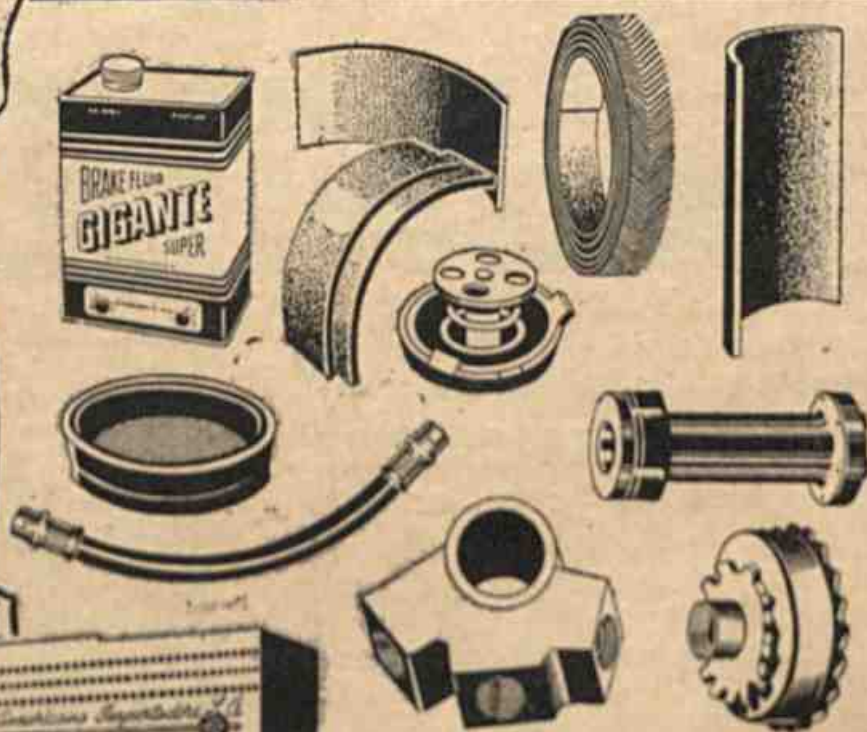
Adiantou o Sr. Peter Frankel: «Se a Fazenda Nacional não recorrer, imediatamente, contra as decisões do Juiz Aguiar Dias, muito em breve teremos avalanches de imigrantes de todos os países, trazendo centenas de milhares de dólares em «bens». E dirão, todos, que virão residir permanentemente aqui para, alguns meses depois, com os bolsos cheios, procurarem novos ares, nunca mais voltando ao nosso país. Decisões como essas de que agora nos ocupamos anulam todos os esforços que visam ao desenvolvimento econômico do país. Invaldam a ação do Ministro Oswaldo Aranha, do comércio e da indústria, interessados na prosperidade nacional. Em casos como os dos dois alienígenas, o juiz não pode circunscrever-se aos autos; ele tem que olhar para a situação do país e para a lei que o habita. Esse panorama não lhe deve ficar alheio.»

TUDO PARA FREIOS



e mais as seguintes secções completas:

- ★ Peças para o diferencial - câmbio
- ★ Tudo para o motor
- ★ Peças para o chassis
- ★ Peças da carroçaria
- ★ Ferramentas manuais
- ★ Máquinas para oficinas
- ★ Acessórios em geral para autos
- ★ Rolamentos para automóveis
- ★ Partes elétricas



CONSULTEM NOSSOS PREÇOS

Auto Americano Importadora S.A.

PEÇAS E
ACESSÓRIOS PARA
AUTOMÓVEIS

★ PEÇAS E ACESSÓRIOS ★

PRODUTOS
DE ALTA
QUALIDADE

Alameda Barão de Limeira, 652
SÃO PAULO

Endereço Telegráfico "AUTOAMERICA"

Fones: - VENDAS: 52-5565 - ESCRITÓRIO: 52-5863 - EXPEDIÇÃO: 52-0999

Caixa Postal, 9770

FABRICADO NA BAHIA
PARA TODO O BRASIL-
OS FAMOSOS

AMORTECEDORES
GABRIEL

Direção técnica, licença e patentes da
THE GABRIEL COMPANY
CLEVELAND - OHIO - U.S.A.

À venda nas melhores casas do ramo

AMERAUTO

INDÚSTRIA DE PEÇAS S.A.

CAIXA POSTAL 1155 - SALVADOR - BAHIA



53%

MAIOR

A SUPERFICIE DE CHOQUE!



BREVE - UTILIZANDO A ENERGIA DE PAULO AFONSO - OUTROS ARTIGOS

Plano Rodoviário Nacional

○ ORÇAMENTO da União, para o corrente exercício proporciona a elevada soma de Cr\$ 1.092.000.000,00 para a construção e pavimentação de estradas de rodagem, do Plano Rodoviário Nacional.

Esse considerável reforço aos recursos do Fundo Rodoviário Nacional, cuja arrecadação está estimada (cota do DNER) em Cr\$ 1.440.000.000,00, para 1954, permitirá o aceleramento da execução das obras adiante discriminadas, que são indispensáveis ao desenvolvimento econômico do país:

	Cr\$
1) BR. 3 (Rio - Petrópolis - Juiz de Fora - Belo Horizonte)	173.000.000,00
2) BR. 4 (Rio - Petrópolis - Areal - Leopoldina - Teófilo Otoni - Feira de Santana)	20.000.000,00
3) BR. 5 (Rio - Campos - Vitória - Utaítaba - Cachoeira - Feira de Santana)	74.000.000,00
4) BR. 11 (João Pessoa - Recife - Maceió - Aracaju - Feira de Santana)	31.500.000,00
5) BR. 12 (Natal - Batalhão - Arcoverde - Petrolândia - Salvador)	12.000.000,00
6) BR. 14 (Belém - Guamá - Carolina - Pôrto Nacional - Goiânia Frutal - Ourinhos - Prudentópolis - Pôrto União São Gabriel - Livramento)	99.200.000,00
7) BR. 16 (Santarém - Cuiabá - Rondonópolis - Campo Grande - Pôrto D. Carlos)	9.000.000,00
8) BR. 21 (São Luiz - Peritoró - Grajaú - Pôrto Franco)	15.000.000,00



A CHRYSLER NO RIO GRANDE DO SUL —

Monumental e ao mesmo tempo artístico projeto da nova sede social da conhecida organização Importadora Americana S. A., de Pôrto Alegre, distribuidora da Chrysler (Chrysler, Plymouth e Fargo), no Rio Grande do Sul, Paraná e Santa Catarina, que mantém linha de montagem própria e amplas e modernas instalações.



Todo Carro Frutifica Compras de Lâmpadas de V. S.

O automóvel moderno tem mais lâmpadas do que uma árvore de Natal e lhe proporciona 18 ou mais possibilidades de vendas.

Participe desta boa colheita de dinheiro servindo as necessidades de cada carro em lâmpadas.

Tung-Sol

LAMPADAS para AUTOS

TUNG-SOL FABRICA: Faróis "Sealed Beam" Inteira de Vidro, Faróis em Miniatura, Faróis de Sinai, Tubos para Efeitos Fotográficos, Tubos Eletrônicos para Rádio, Televisão e Fins Especiais.



TUNG-SOL ELECTRIC INC.
95 Eighth Avenue, Newark 4, N. J., U. S. A.
Cables: TUNG SOL



...conhece seu carro ou caminhão — seja qual for a marca! A razão? — Um Revendedor Ford é especializado no assunto. Possui o equipamento necessário. E seus preços são razoáveis.

O Serviço Preventivo Ford faz seu carro durar mais... e valer mais quando V. o vende! — Elimina as grandes contas de manutenção! — Garante um carro seguro... para si e sua família!

V. tem um FORD?

Então, nem se discute — seu Revendedor Ford o conhece melhor! Ele emprega:

PEÇAS LEGÍTIMAS FORD!

MECÂNICOS ESPECIALIZADOS — Treinados pela Escola de Mecânicos Ford!

INSTRUÇÕES DA FÁBRICA — Instruções técnicas rigorosamente seguidas!

FERRAMENTAS ESPECIAIS — Próprias para atender cada tipo de serviço.

...e lhe assegura

SERVIÇO GARANTIDO — O Revendedor Ford garante o trabalho que faz.



O Seu Revendedor FORD é um amigo a seu dispor!



NA COMERCIAL LUCE, DE PORTO ALEGRE —

Fotografia tirada no Departamento Wayne da Comercial Luce, de Porto Alegre, por ocasião da visita do Sr. Edgar R. Dunlop, diretor de Equipamentos Wayne do Brasil, àquele estabelecimento. Na foto vêm-se, da esquerda para a direita, os Srs. Oswaldo Goidanich, Claudio Augusto Luce, Edgar R. Dunlop e Dante Lima.

9) BR. 22 (Fortaleza - Piripiri - Teresina - Peritoró - Belém)	22.000.000,00
10) BR. 23 (João Pessoa - Batalhão - Cajazeiras - Icó - Piripiri - Luiz Correia)	23.000.000,00
11) BR. 25 (Recife - Arcoverde - Salgueiro - Parnamirim - Petrolina)	26.000.000,00
12) BR. 26 (Maceió - Petrolândia - Parnamirim — BR. 24)	25.000.000,00
13) BR. 28 (Salvador - Feira de Santana - Barreiras - Pôrto Nacional - Ilha do Bananal)	45.000.000,00
14) BR. 29 (Cuiabá - Pôrto Velho - Rio Branco - Cruzeiro do Sul - Peru)	10.000.000,00
15) BR. 30 (Cuiabá - Poconé - Cáceres - Mato Grosso)	20.000.000,00
16) BR. 31 (Vitória - Belo Horizonte - Frutal - Rio Verde - Rondonópolis - Cuiabá)	86.000.000,00
17) BR. 32 (São João da Barra - Campos - Muriaé - Leopoldina - Juiz de Fora - Caxambu - Araquara)	25.000.000,00
18) BR. 34 (São Paulo - Ourinhos - Pôrto Epitácio - Rio Brilhante - Pôrto Murtinho)	50.000.000,00
19) BR. 35 (Paranaguá - Curitiba - Laranjeiras do Sul - Foz do Iguaçu)	50.000.000,00
20) BR. 36 (Florianópolis - Lajes - Itapiranga)	48.000.000,00
21) BR. 38 (Pelotas - Bagé - Livramento - Uruguaiana)	75.000.000,00
22) BR. 56 (Frutal - Matão)	8.000.000,00
23) BR. 57 (Três Rios - Barra Mansa)	30.000.000,00
24) BR. 58 (Rezende - Caxambu) ..	10.000.000,00
25) BR. 59 (Curitiba - Florianópolis - Pôrto Alegre)	54.300.000,00
26) BR. 75 (Ourinhos - Pôrto Mendes - Foz do Iguaçu)	16.000.000,00
27) BR. 76 (São Gabriel - Aceguá) ..	10.000.000,00
28) BR. 77 (Pelotas - Chuí)	25.000.000,00

Total Cr\$ 1.092.000.000,00

Para quem sabe é fácil!

Tenacidade, paciência, inteligência e treinamento constante — constituem o segredo das proezas que provocam admiração dos frequentadores do mundo encantado do circo.

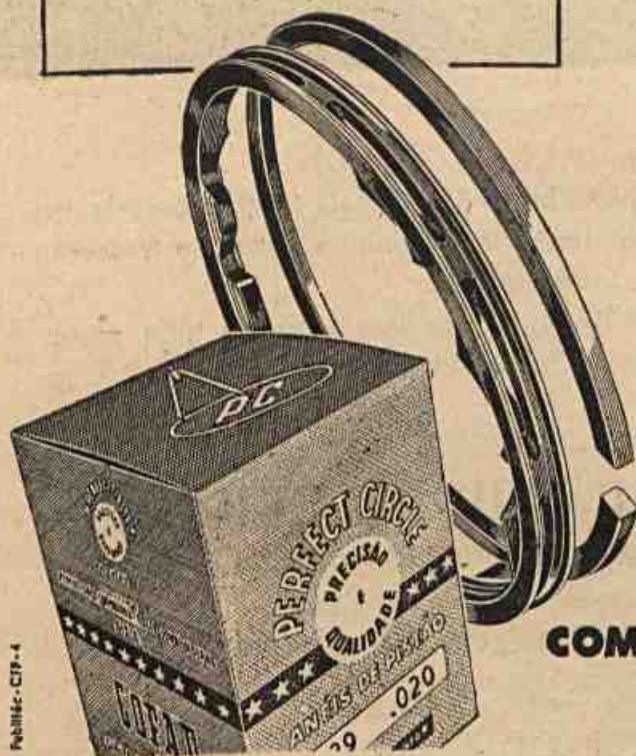
Os anéis de pistão Perfect Circle, cujas qualidades — de resistência ao desgaste, flexibilidade e precisão — tornaram os mais usados em todo o mundo, são também produto de uma longa especialização — mais de 50 anos de pesquisas, experiências e aperfeiçoamentos constantes. Os anéis de pistão Perfect Circle são agora fabricados no Brasil, com as mesmas rigorosas especificações que lhe grangearam fama universal.



Anéis de pistão
PERFECT CIRCLE

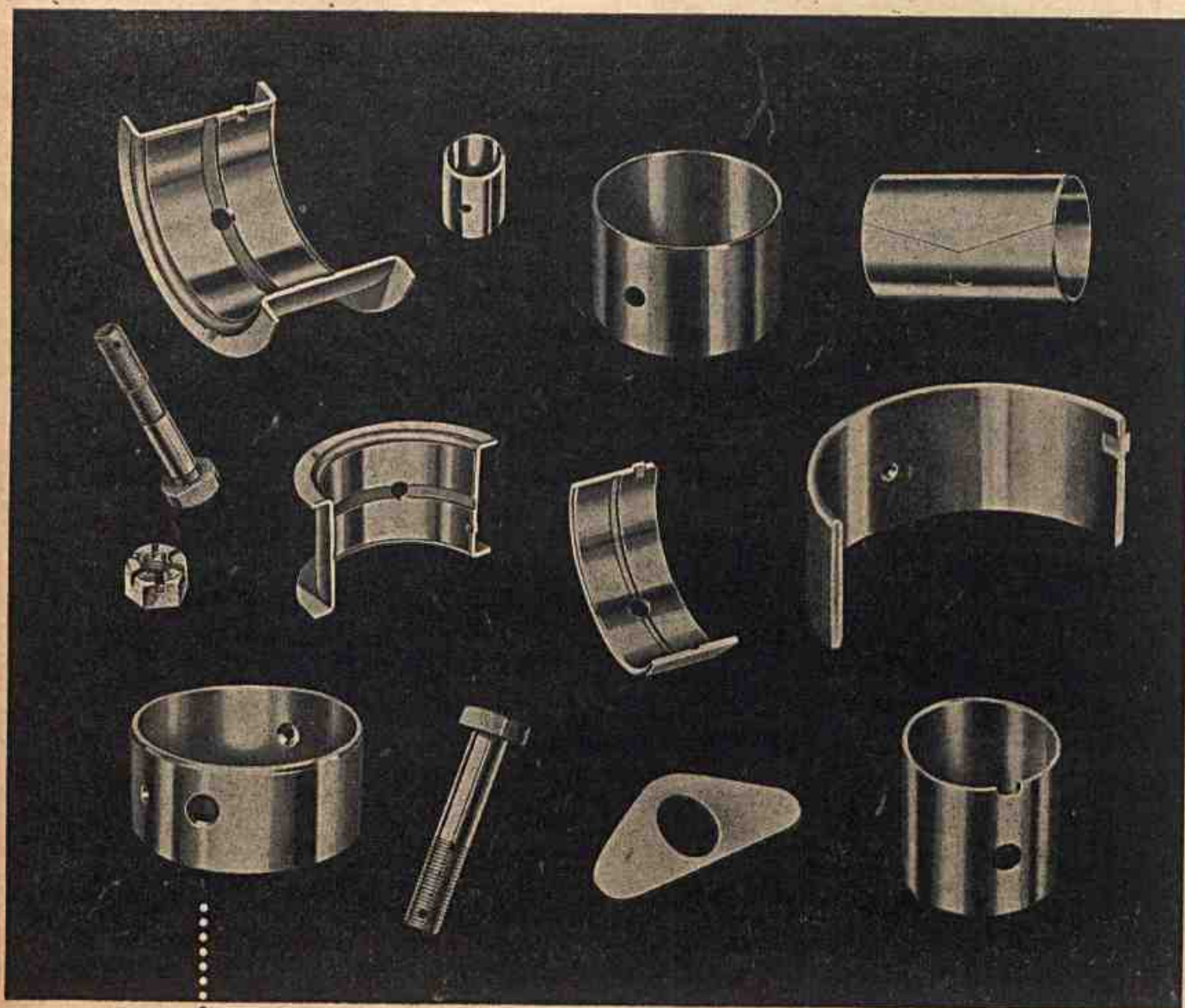


*Fundição individual
que garante a melhor qualidade!*



COMPANHIA FABRICADORA DE PEÇAS

Copacovã • Município de Santo André • Estado de São Paulo • Brasil
Escritório Central: Avenida São João, 1086 • 4.º andar • Sala 402
Telefones 33-5024 • Endereço Telegráfico: COPECAS • São Paulo



A mais completa linha de mancais e peças correlatas para motores de automóveis, caminhões, ônibus e tratores de fabricação norte-americana.

A qualidade de confiança tem feito em toda parte da Federal-Mogul a linha líder, no mundo inteiro.



FEDERAL - MOGUL SERVICE

COLDWATER, MICHIGAN, U.S.A.

Representantes para todo o Brasil

Casa Rand Comércio e Indústria S. A.

Rio de Janeiro, Caixa Postal 350
 São Paulo, Rua 24 de Maio, 200
 Belém, Caixa Postal 777
 Recife, Caixa Postal 267
 Porto Alegre, Caixa Postal 978

CARTA DE *Detroit*

DETROIT, junho (de J. J. K., correspondente de AUTOMÓVEIS & ACESSÓRIOS) — Foi definitivamente sancionada a fusão entre a Hudson Motor Car Co. e a Nash-Kelvinator Corporation, que já começaram a operar como uma nova entidade, a American Motors Corporation.

A nova companhia manterá três divisões com relativa autonomia: a Hudson, a Nash e a Kelvinator. Cada uma terá seu corpo próprio de agentes e concessionários.

Nash e Hudson fabricaram, até o presente, mais de 6 milhões de automóveis, dos quais pelo menos 2 milhões ainda estão rodando. A produção de Kelvinator também se conta por milhões.

A fusão, disse um portavoiz da nova American Motors, virá beneficiar a freguesia, que terá próximamente produtos mais aperfeiçoados a mais baixo preço.

A Reo Motors Inc., que fabrica os conhecidos caminhões Reo, acaba de ser adquirida, pela importância de 16 e meio milhões de dólares, pela Henney Motor Co., veterana fabricante de ambulâncias.

A entrega definitiva se dará a 31 de agosto próximo.

Alguns observadores acham possível que, em futuro não remoto, o comprador revenda a Reo para a nova American Motors Corporation, que vinha demonstrando certo interesse por essa firma. Essa possibilidade deriva do fato que a Henney já tem feito mais de uma transação desse gênero, isto é, compra e venda de indústrias do ramo do automóvel.

Apesar de terem baixado os índices de produção em relação ao ano passado, as exportações de caminhões e automóveis norte-americanos aumentaram nos dois primeiros meses de 1954 em comparação com igual período de 1953: 6,24% este ano contra 5,32% em 1953. Em unidades, o total exportado este ano atingiu a 67.497 nos primeiros dois meses.

Um portavoiz da Electric Autolite Co. acaba de revelar o próximo lan-

çamento de um pequenino motor, de tamanho pouco maior que o de uma laranja e que fará 27 tarefas diferentes, no automóvel. Dessas 27 tarefas, pelo menos 5 são hoje feitas por meio de um motor separado para cada uma: levantar as vidraças, ajustar os assentos, controlar o limpador de pára-brisa, abrir e fechar as portas, abrir e fechar o capô.

Será um dispositivo revolucionário, que permitirá aos fabricantes introduzir muitas comodidades nos automóveis de preço módico, em vista de seu baixo custo.

O mesmo portavoiz revelou que as baterias sofrerão dentro de dois anos uma radical transformação: as atuais baterias serão substituídas por outras, electroquímicas, regenerativas, que durarão muito mais.

A apresentação pela Chrysler do seu motor a turbina de gás parece ter pegado de surpresa a indústria automobilística. Sabia-se, é verdade, que a Chrysler estava estudando uma turbina de gás mas não se acreditava que estivesse iminente uma apresentação assim.

Outra surpresa foi a declaração de que o consumo de combustível com a turbina é equivalente ao consumo com motor de explosão de igual potência. Trata-se de um aperfeiçoamento obtido com assombrosa rapidez, pois as turbinas de gás até então conhecidas caracterizavam-se pelo excessivo consumo de combustível.

A produção de automóveis com turbina, em escala comercial, parece que ainda demorará uns quatro a cinco anos. Dois importantes aspectos da produção precisam ainda ser resolvidos: as máquinas-matrizes e o estilo.

Tanto parece demorada essa produção que Pontiac, Chevrolet e Packard estão trabalhando em novos motores de explosão.

É inegável, porém, que a influência da turbina será grande, a começar pelo estilo dos próximos carros. E é bem possível que um dos «Independentes» consiga lançar um modelo com turbina antes da Chrysler e antes dos demais, mesmo que seja com produção limitada — para ser o primeiro a penetrar no mercado.

A situação atual da indústria automobilística é de enorme concorrência. A procura para carros novos está muito aquém da oferta. Os revendedores estão sobrecarregados de «stocks»

e as fábricas, muito embora tenham reduzido bastante sua produção, ainda estão fazendo sair de suas linhas de montagem muito mais automóveis do que o necessário para atender às necessidades do país e da exportação. Diante disso, todas as fábricas estão se preparando para um esforço de vendas ainda mais forte, mais intenso, para conquistar a preferência do público. Por isso, as fábricas norte-americanas apresentarão os modelos de 1955 mais cedo do que de costume.

Os novos Chevrolets e Pontiacs serão, provavelmente, apresentados ao público no início do outono. Os novos Fords, em novembro, mas a Chrysler só lançará seus modelos de 1955 em dezembro.

Pelo que se sabe, a General Motors que apresentou modelos inteiramente novos em 1954 para o Cadillac, Buick e Oldsmobile, não fará grandes modificações nessas três marcas, que terão apenas ligeiros aperfeiçoamentos. O motor do Cadillac terá, porém, sua potência elevada para cerca de 260 HP. As grandes mudanças serão apresentadas no Chevrolet e no Pontiac, que se assemelharão ao Oldsmobile. O Chevrolet terá um motor novo V-8, de mais ou menos 150 HP, ao invés do seu motor atual de 6 cilindros. O Pontiac terá possivelmente um motor V-8 de 150 HP, que substituirá o atual de 8 cilindros em linha, de 127 HP.

A Chrysler deu carta branca a Virgil M. Exner, antigo assistente de Raymond Loewy, famoso desenhista industrial, para os seus modelos de 1955. A Chrysler que tem se mostrado bastante conservadora no estilo de seus carros, resolveu, segundo parece, adotar os estilos mais avançados. Os Dodges e os Plymouths serão mais compridos e mais baixos. O motor mais possante da Chrysler terá sua potência ampliada de 235 HP para 245 HP ou mais.

A Ford apresentará uma linha com carroçarias de linhas inteiramente diferentes das atuais. Será a maior mudança feita pela Ford desde 1949. A carroçaria do Lincoln não sofrerá grandes modificações mas será três ou quatro polegadas mais baixa.

A Packard também apresentará uma linha de carros inteiramente novos, como motor V-8 de 260 HP ou mais. Essa fábrica não só produzirá os motores V-8 para os seus próprios carros, como provavelmente também os fabricará para a Studebaker. Espera também poder fabricar seus motores V-8 para a American-Motors (Nash e Hudson) e Kaiser-Willys.

DIVERSAS NOTÍCIAS

Nova Diretoria do Sindicato Paulista



Sr. Edmar L. A. Rebello

A eleição dos novos diretores do Sindicato do Comércio Varejista de Automóveis e Acessórios do Estado de São Paulo para o biênio 1954-1956 teve lugar em maio passado. Foram vitoriosas nessas eleições os Srs. Edmar L. A. Fabello, Luiz Cambi ghi e Carlos Eduardo Rosa, presidente e diretores; José Carneiro Vieira da Cunha, Francisco Marques de Góes Calmon Neto e Georges Hanna Khalil, suplentes da Diretoria; Vasco Di Giulio, Oswaldo Bichels e Alexandre Assis Marcowicz, Conselho Fiscal; Antonio dos Santos Carvalhal, Saul de Affonseca e Silva e Levy Chequer, suplentes do Conselho Fiscal.

O Sr. Guilherme Borghoff na Presidência da ANMVAP



Em concorrido pleito, foi eleita a nova Diretoria da A. N. M. V. A. P., Associação Nacional de Máquinas, Veículos, Acessórios e Peças, que em sua curta duração até aqui já se impôs como entidade de prestígio e de atuação eficiente.

A nova Diretoria, que tomará posse solenemente em 1 de julho próximo, ficou assim constituída: Presidente, Guilherme Borghoff; 1º Vice-Presidente, Tácito Barcelos Correia; 2º Vice-Presidente, Aurélio de Carvalho; 1º Secretário, Pedro Leão Velloso Wahmann; 2º Secretário, Roberto Amorim; 1º Tesoureiro, Hélio Gomide; 2º Tesoureiro, Mário Sarmanho Martins.

As velas Champion no Brasil

Chegou ao Brasil, há pouco tempo, o Sr. M. G. Bilreiro, representante especial da Champion Spark Plug Company, de Toledo, Ohio, que fixou sua residência na Capital paulista. O Sr. Bilreiro, que é natural de Portugal, é antigo funcionário da Champion Spark Plug Company e reside na América do Norte há longos anos.

São representantes das velas Champion no Brasil os Srs. Comércio e Representações Souza-Pereira S. A., que têm sua sede no Rio de Janeiro.

Viajou para os Estados Unidos o Sr. Werner Sekkel



O Sr. Werner Sekkel, estimado representante de firmas americanas estabelecido em São Paulo, partiu para os Estados Unidos no dia 11 de junho, em visita aos seus representantes John Prior, Inc., de New York, a Automotive Research Publications, Inc., de Miami. A estada do Sr. Sekkel na América do Norte será curta, devendo ele estar de regresso ao Brasil em princípios de julho, para reassumir suas atividades.

Fabricação De Amortecedores De Automóveis

O Conselho da SUMOC aprovou, com o agio de 10 cruzeiros por dólar, a importação, com financiamento no exterior, de máquinas e aparelhamento para fábrica de camisas de cilindros, bombas de água e amortecedores para veículos automóveis, no valor CIF de 1.259.000 dólares norte-americanos. Vai realizar essa importação a Companhia Fabricadora de Peças de São Paulo.

Alfredo Steinberg

Faleceu, no Rio de Janeiro, em maio passado, o Sr. Alfredo Steinberg, antigo e conceituado comerciante do ramo.

O Sr. Steinberg foi um dos pioneiros do comércio de automóveis no Brasil, tendo iniciado suas atividades no Rio de Janeiro, estendendo-as a São Paulo posteriormente.

Como representante dos automóveis Oakland, da General Motors, o Sr. Steinberg tornou-se muito estimado dos «chauffeurs» de praça, aos quais concedia grandes facilidades e auxiliava nos momentos de dificuldades.

O Sr. Steinberg deixou dois filhos e uma filha, sendo que o Sr. Waldemar Steinberg, se dedica ao mesmo ramo em que seu pai trabalhou toda a vida, exercendo atualmente o posto de gerente de vendas da COFAP, de São Paulo.

Novas casas do ramo em Curitiba

Em fins do ano passado, foi inaugurada em Curitiba, Paraná, o novo



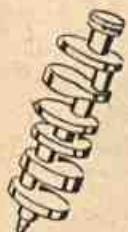
INDUSTRIAS SUECOS VISITAM O BRASIL —

Os Srs. Gosta Nielsen, presidente da Scania Vabis, e Gunnar E. Samzelius, gerente geral de exportação, percorrem a fábrica da sua representada no nosso país, Distribuidora Vemag S. A., de São Paulo. Nesta fotografia vemos ainda os diretores da Vemag, Srs. Svend Nielsen, Manuel Garcia Filho e Mauro Pereira Bueno.



A. Pinheiro S/A Com. Ind.

IMPORTADORES ESPECIALIZADOS EM
ENGRENAGENS, MOTORES, BRONZINAS,
TAMPÕES, VIRABREQUINS, ETC.



RUA RIACHUELO, 130

Tele { grama: "AUTOPINHEI"
fone: 22-2188 - RIO



Automobilista!

SEJA PREVIDENTE
USANDO
HOJE — AMANHÃ E SEMPRE

Não
Use
Similares



Qualidade
e
Garantia!



UM PRODUTO DA
INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE ÓLEOS "LEUCO" LTDA.
CURITIBA PARANÁ BRASIL

DEPÓSITOS: Rio de Janeiro — Belo Horizonte — São Paulo — Santa Catarina — Rio Grande do Sul



LUPORINI UM
SÍMBOLO DE
CONFIANÇA

RIO - Rua Riachuelo, 208 - Tel. 42-8140 (Rêde Int.)
- Praça Marechal Hermes, 5 - Tel. 23-3559

S. PAULO - Rua Florêncio de Abreu, 441 - Tel. 32-6688

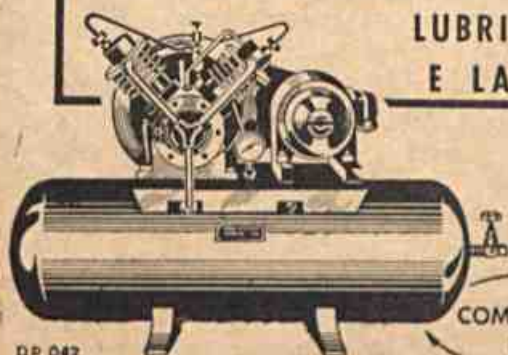
B. HORIZONTE - Rua Tiradentes, 175 - Tel. 2-0953

P. ALEGRE - Av. Farrapos, 1043 - Tel. 2-3203

RECIFE - Rua Martins de Barros, 245/252 - Tel. 7765

SALVADOR - Rua Miguel Calmon - Edif. B. Horizonte
Tel. 5689

**EQUIPAMENTOS PARA POSTO DE SERVIÇO
LUBRIFICAÇÃO
E LAVAGEM**



DP 042

COMPRESSORES
DE AR



PULVERIZADOR
DE ÓLEO, GRAXA

SECÇÃO
MÁQUINAS
E FERRAMENTAS

APARELHOS
E BOMBAS DE
LAVAGENS



LUPORINI
COMÉRCIO E INDÚSTRIA S. A.
RIO - S. PAULO - B. HORIZONTE - P. ALEGRE - RECIFE - SALVADOR

**COMPANHEIROS
INSEPARÁVEIS**



ACIDOL (1) REVITALIZA

ACIDOL (2) CONTINUA

Quem dá valor para um serviço
exemplar aos seus [reguezes
procura sempre vender o

ACIDOL

ACIDOL já é experimentado há
muitos anos e garante um melhor
e mais durável funcionamento.

ACIDOL faz parte do carro como
o óleo e a gasolina.

ACIDOL traz ao vendedor bom
lucro e satisfaz o [reguez.

Pega informações e condições

Fabricante: ATA Ltda.

Curitiba — Rua Amintas de Barros, 33

Caixa Postal 751

Fone 2810

estabelecimento comercial de peças e acessórios para automóveis da firma Importadora Ribalta Ltda., estabelecida à rua Barão do Rio Branco 600.

A 22 de maio passado foram também festivamente inauguradas, as instalações da casa Auto Peças Zanchi, do Sr. Antonio Zanchi, à Rua Cabral 67, naquela cidade.

Para se dedicar ao ramo de peças e acessórios, foi instituída em Curitiba, a firma Engrenauto Comercial e Importadora Ltda., que tem sua sede à Rua Marechal Floriano 547. Fazem parte da nova firma, cujo capital é de Cr\$ 800.000,00, os Srs. Ruy José da Rosa, Bento Scarant, Edgard Westphalen e Raul N. Athaide Rosa.

Nova Vice-Presidente da Pan-American Eutectic Welding Alloys Co.



A Sra. Roma Garzzone acaba de ser nomeada vice-presidente da conhecida companhia Pan American Eutectic Welding Alloys, especializada em ligas para solda em baixa temperatura e que opera em 100 países, fornecendo a 78

mil firmas.

No Brasil, a Eutectic tem como representante exclusivo para o Distrito Federal, Estados do Rio, Minas e Espírito Santo, a firma Luporini Comércio e Indústria S. A.

Será instalada em S. Carlos, Est. de S. Paulo, uma indústria de automóveis com capital inteiramente nacional

S. CARLOS — Dentro de tempo relativamente curto, o município de São Carlos passará a produzir automóveis de fabricação inteiramente nacional. São também nacionais os capitais da fábrica que está sendo montada pela firma Indústrias Pereira Lopes S. A., que possui nesta cidade, como se sabe, uma grande indústria de refrigeradores domésticos, marca «Climax», que estão de há muito sendo produzidos em série e vendidos em grande quantidade pelo Brasil todo.

A futura fábrica de automóveis funcionará na fazenda São Francisco, de 250 alqueires, nas proximidades da vila de Água Vermelha, a cerca de 15 quilômetros da cidade. Já já está sendo ultimado, mediante grandes serviços de terraplenagem, um tabuleiro de 500 por 600 metros, ou seja, 300.000 metros quadrados, que será o maior do Brasil. Imediatamente se iniciará a construção do primeiro prédio, que

terá 500 metros de comprimento por 36 metros de largura e 11 metros de altura, destinado à instalação de uma fundição, que será, segundo se diz, a mais aperfeiçoada do país. Funcionará na fábrica uma ponte rolante com capacidade para 30 toneladas.

E' plano das Indústrias Pereira Lopes S. A. fabricar automóveis do tipo popular, porém com características essencialmente adequadas ao nosso meio, não constituindo, portanto, os futuros veículos, cópia de modelos estrangeiros. Vultosas transações comerciais estão sendo feitas com importantes firmas alemãs, devendo em breve chegar a São Carlos grande parte da maquinaria adquirida, o que permitirá que a fábrica dê início à produção de automóveis inteiramente nacionais, com prioridade em todo o país.

Com o fim de ultimar as compras referidas, embarcará novamente para a Alemanha o diretor-presidente das Indústrias Pereira Lopes S. A., Sr. Ernesto Pereira Lopes.

(Da «Fôlha da Manhã»)

Fabricação de automóveis D. K. W. no Brasil

Já está funcionando em São Paulo a «Indústria e Comércio Auto Union S. A.», associada da Auto Union da Alemanha, fabricante dos afamados automóveis D. K. W.

A nova firma, que inicialmente fará a montagem dos veículos, iniciará logo a seguir a sua fabricação no Brasil.

A venda e distribuição será feita pela Distribuidora Vemag, também sua associada.



A CORRIDA DE INDIANÁPOLIS DE 1934 —

O californiano Bill Vukovich venceu a famosa prova automobilística denominada «500 Milhas de Indianápolis» a uma velocidade «record», conquistando ao mesmo tempo a distinção de ser o terceiro automobilista na história dessa prova a triunfar por dois anos consecutivos. Jimmy Bryan e Jack McGrath, que, durante parte da corrida, ocuparam o primeiro e o segundo lugares, respectivamente. Troy Ruttman, vencedor em 1932, chegou em quarto lugar e Mike Haas em quinto. Um pouco mais de 100.000 pessoas assistiram ao desenrolar da prova. Na foto acima, vê-se a largada da corrida das «500 Milhas de Indianápolis». Na de lado, o treinador Berg Wever, que recebeu 25.000 dólares a no qual, cada um, a figura e o nome do vencedor da famosa prova são esculpidos no topo.



Casos em que os funcionários podem trazer automóveis do exterior

Em aviso que acaba de baixar, a Superintendência da Moeda e do Crédito, cumprindo resolução adotada pelo seu Conselho, a fim de dirimir dúvidas suscitadas quanto à interpretação do disposto no art. 27, inciso VIII «in fine», do decreto n. 34.893, de 5-1-54, esclarece o seguinte:

1) — «Comissão oficial de caráter efetivo» é a comissão exercida em órgãos do governo federal instalados em caráter permanente no exterior, como, por exemplo, a Delegacia do Tesouro Brasileiro em Nova York e os Escritórios de Expansão e Propaganda Comercial do Brasil;

2) — da isenção de licença de importação apenas se beneficiam os funcionários civis e militares da União, que tenham estado no exterior, pelo menos durante seis meses no exercício efetivo de comissões dessa natureza.

O aviso em apêço refere-se aos casos em que é permitida a entrada de automóveis no país. Segundo, aliás, o próprio decreto 34.893, que repete o disposto na lei 2.145, de dezembro de 1953, os funcionários civis e militares da União que trouxerem um automóvel de sua propriedade, quando dispensados da comissão ou removidos para o Brasil, não poderão importar outro, sem a licença de importação, senão depois de decorrido o prazo de três anos.

Em São Paulo uma nova fábrica de caminhões e ônibus

Em carta dirigida ao Ministro Osvaldo Aranha, o Sr. Karl Fick, representante da Fábrica «Nordwestdeutsche Fahrzeugbau G. M. B. H.», de

TRAFEGO NAS VIAS ANCHIETA E ANHANGUERA				
Médias diárias — 1949 a 1952				
Anos	Tipo de Veículo			Total
	Passeio	Caminhão	Ônibus	
VIA ANCHIETA				
1949	2.198	1.003	443	3.644
1950	2.545	1.007	417	3.960
1951	3.154	1.551	416	5.121
1952	3.470	1.319	404	5.193
VIA ANHANGUERA				
1949	698	1.194	85	1.977
1950	1.137	1.632	180	2.949
1951	1.497	1.798	206	3.501
1952	1.610	1.850	233	3.733

Wilhelmshafen, Alemanha, informa que tenciona instalar no Brasil uma fábrica de ônibus, caminhões de seis e dez toneladas e aviões de tipo pequeno, constituindo, para este fim, uma sociedade anônima com capitais nacionais, sob a denominação «Alimay Motores S. A.». Segundo declara o Sr. Fick, já dispõe de uma área de 640.000 metros quadrados, provenientes de doação feita pela Prefeitura de S. José dos Campos, no Estado de São Paulo. As máquinas que serão utilizadas pertencem à «Nordwestdeutsche» e se encontram, presentemente, na Alemanha, já tendo o governo alemão concordado com a sua transferência para o nosso país, permitindo, outrossim, a vinda de técnicos e operários especializados indispensáveis ao início das atividades no Brasil. O missivista pretende conseguir isenção dos direitos alfandegários para entrada da maquinaria em nosso país. Por último, esclarece que, para início de suas atividades no Brasil, a «Nordwestdeutsche» já dispõe de um crédito de 20 milhões de cruzeiros proveniente da venda de ônibus que fez à Prefeitura da cidade de São Paulo.

FRANQUIA ADUANEIRA AOS AUTOMÓVEIS DE TURISTAS

Em caráter temporário a medida — Revogada a circular n. 19

O diretor das Rendas Aduaneiras, Sr. Milton Rodrigues Dantas, expediu a seguinte circular:

«De acôrdo com o resolvido pelo Sr. Ministro da Fazenda, no processo fichado neste Ministério sob o número 84.772-54, declaro que ficam os senhores inspetores das Alfândegas e chefes das demais repartições aduaneiras do país autorizados a permitir o desembaraço, com franquia aduaneira temporária, independentemente da apresentação de licença de importação, de automóveis e motocicletas pertencentes a turistas e cobertos por «Carnet de Passage en Douanes», pelo que somente deverá ser exigida a observância das disposições da lei n. 2.145, de 29 de dezembro de 1953, quando verificadas as hipóteses do artigo 60 do decreto-lei 300, de 24 de fevereiro de 1938, cobrando-se, além dos tributos devidos a importância equivalente a 150 por cento do valor do veículo calculado pela Carteira de Comércio Exterior, na conformidade do art. 45 do decreto número 34.893, de 5 de janeiro último, se o interessado usar do direito de opção previsto nesse mesmo dispositivo regulamentar.

Outrossim, esclareço que essa concessão deverá ser dada à vista de pedido expresso da entidade a que se refere a parte final da letra «D» do art. 52 do mencionado decreto-lei 300, de 1938, cuja responsabilidade pela oportuna observância da lei 2.145, de 1953, deverá ser inserida no termo exigido no supracitado art. 52, letra «D», do decreto-lei 300, de 1938.

Fica, conseqüentemente, revogada a circular n. 19 de 19 de abril p. p. desta diretoria.»



PARECE UM ANÃO! —

Perto do comprido Cadillac, este pequeno Messerschmidt de 3 rodas parece um anão. Ao volante está o conhecido cantor Nat Cole, que obteve a representação do diminuto carro para Califórnia e Arizona. O motor é de 375 cm³ e o consumo de gasolina é insignificante, mais de 50 km com 1 litro.

Cobima

CIA. BRASILEIRA IMPORTADORA DE MATERIAIS AUTOMOTORES

54-1288

(rede interna)

é o novo número do telefone pelo qual COBIMA, doravante, continuará recebendo os chamados de seus amigos, clientes e fornecedores.

Rua Figueira de Melo, 237
Rio de Janeiro

O Mecânico é como um Médico

Mas a perícia do mecânico, sôzinha, nem sempre é suficiente.

Para manter os veículos funcionando, e funcionando COM SEGURANÇA, confie nos Tornos Elétricos EMET.

O equipamento de controle de alta qualidade poupa desarranjos mas, principalmente, poupa vidas.



EMET 51

EXPORTADO POR

MOGÜRT, Companhia Comercial Húngara de Veículos Automóveis
BUDAPEST, P.O.B. 62/249, HUNGRIA.

Transporte Comercial

Uma secção para os que se dedicam à venda e à manutenção de Caminhões, Ônibus e Veículos Comerciais.

Caminhões com Descarga Barulhenta

Procura-se tornar silenciosos os caminhões

DE 50 a 90 por cento dos caminhões apresentam descarga muito barulhenta. Esse ruído atordoante e cansativo pode, porém, ser muito diminuído e até mesmo eliminado.

Para estudar o assunto, realizou-se recentemente uma reunião de técnicos e cientistas, nos Estados Unidos, por ocasião de um congresso anual da SAE (Associação dos Engenheiros Automobilísticos). A reunião estiveram presentes um técnico em acústica, um fabricante de caminhões, um fabricante de silenciosos e um frotista de caminhões, cada um dos quais apresentou suas observações e seus pareceres.

O caminhão não deve fazer ruído maior do que 3 vezes a intensidade do ruído de um automóvel de passageiros em grande velocidade — disse o técnico em acústica, que utilizou aparelhos especiais para medir a intensidade do ruído.

Se um caminhão fizer mais barulho do que isso deve ser considerado "excessivamente barulhento", precisa ser corrigido.

Medindo a intensidade do ruído dos caminhões em certa região dos Estados Unidos, achou esse técnico em som que "98 por cento dos caminhões examinados ultrapassavam o limite desejável".

A correção é relativamente fácil: instalar silenciosos mais apropriados do que os que estão em uso atualmente.

Foi feita uma experiência em caminhões pesados, movidos por motor Diesel Buda de 280 cavalos: a instalação de novo e apropriado silencioso reduziu imensamente o ruído, o grande caminhão movia-se quase silenciosamente, fazia pouco mais barulho que um carro de passeio.

Para comprovar a redução do ruído, o mesmo técnico fez gravações

de discos e depois irradiou-os a um auditório, que classificava a intensidade do som numa escala de 1 até 6. Assim, numerosas pessoas tomavam parte na classificação da intensidade do ruído, o que constitui o "test humano".

A coleta do som era feita por meio de microfone e fios, em trechos de estrada em aclive (subida). Outros tests eram feitos com o caminhão parado e motor funcionando.

Foi sugerido pelo técnico em acústica que todas as fábricas de caminhões passem doravante a examinar por meio de tests o ruído dos motores, instalando silenciosos de construção adequada para reduzir tais ruídos ao mínimo aconselhável.

O ruído da descarga tem tripla origem: nas vibrações do tubo de descarga, do silencioso e do cano de descarga. Essas vibrações são produzidas pelas ondas de gases sob forte pressão que se libertam bruscamente ao se abrirem as válvulas de descarga.

Um engenheiro presente à reunião acusou acrimosamente os motoristas de caminhão como os responsáveis pelas descargas barulhentas, alegando que eles, a fim de "dominarem pelo barulho", danificam propositalmente os silenciosos, rebatendo as placas de amortecimento e obtendo mais ruído.

Outros motoristas, disse o mesmo engenheiro, acreditam por ignorância que a descarga barulhenta aumenta a potência do motor.

O fabricante de silenciosos argumentou que a maioria dos casos de descarga barulhenta se devem ao fato de não ter sido estudado pelo fabricante de automóveis o tipo adequado de silencioso para os seus caminhões.

Um silencioso de tamanho conveniente, com o cano de descarga conveniente e feito com o metal con-

(Continua na pág. 65)

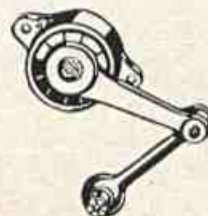
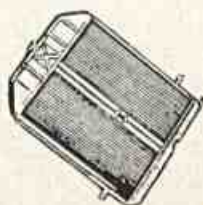


NOVO CAMINHÃO INTERNATIONAL PARA LIXO —

Este é o novo modelo R-212 da International Harvester, para transporte de lixo, que começou a ser adorado em muitas grandes cidades. Com distância entre eixos relativamente curta, 150 polegadas, apresenta grande facilidade de manobrar em lugares apertados. É equipado com o motor Super Red Diamond 450, tem superdireta, reduzida, freios de ar comprimido.

DISTRIBUIDORA

de Auto-Peças Ltda.



MATRIZ:
Av. FARRAPOS, 579
FONES: 7327 - 5839

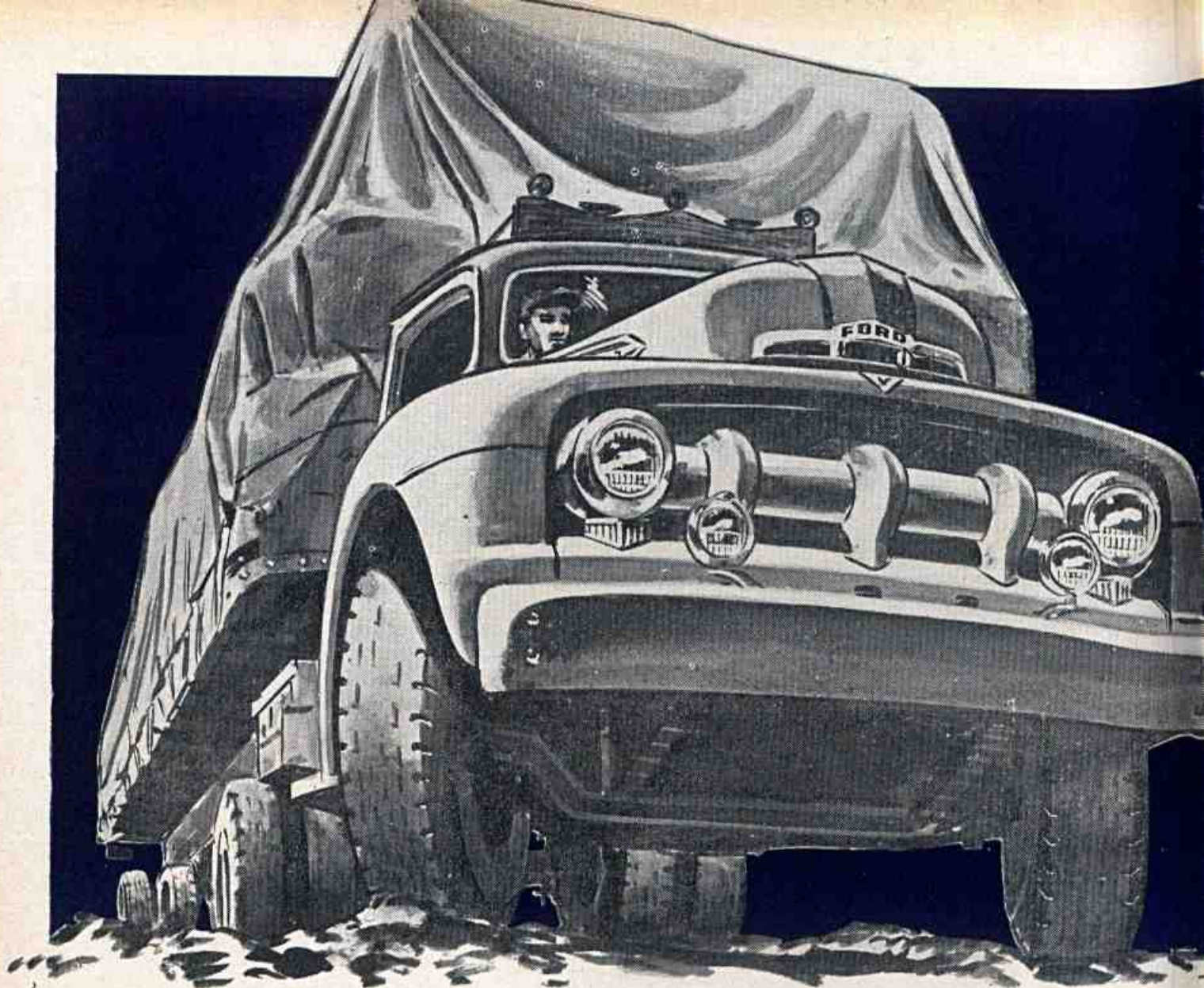
FILIAL - 1
Av. FARRAPOS, 2553
FONE: 2-1418

FILIAL - 2
Av. ASSIS BRASIL, 2077
(PASSO D'AREIA)
PORTO ALEGRE

PEÇAS

BORG - WARNER

LEGÍTIMAS



Fabricar peças essenciais para a Ford, ob- função ininterrupta da

A qualidade é o cunho primordial do novo Ford. E a Borg-Warner orgulha-se em se associar a essa marca, cujo nome soube tornar-se o símbolo de robustez e de valor para milhões de pessoas.

Atualmente a B-W colabora em definitivo com 19 dos 20 fabricantes de automóveis, fornecendo-lhes partes vitais,

quais carburadores, radiadores, correntes de distribuição, embreagens e transmissões. Essas peças beneficiam das mesmas características da B-W, que constituíram fatores preponderantes na evolução do automóvel. Entre estas assinalam-se a perícia da engenharia especializada, facilidades de produção em massa e o propósito de "conceber o melhor e realizar o melhor"

DISTRIBUIDORES DA BORG-WARNER

RIO DE JANEIRO, Borgauto S. A., Rua S. Cristovão 1254; SÃO PAULO, Três Leões, Cia. de Com. Ind. e Representações, Av. S. João 1072-1116; CURITIBA, Hermes Macedo, S. A., Rua B. do Rio Branco 195-209; PORTO ALEGRE, Distribuidora de Auto-Peças, Ltda., Av. Farrapos 579;

Desde 1903 que **BORG-WARNER** trabalha para servir a **FORD!**

endo as suas especificações, é
org-Warner

Quase todo brasileiro aufere vantagens diarias dos 185 produtos da

BORG-WARNER

creados para as indústrias do automóvel, da aviação, de utensí-
lios para a lavoura e domésticos.

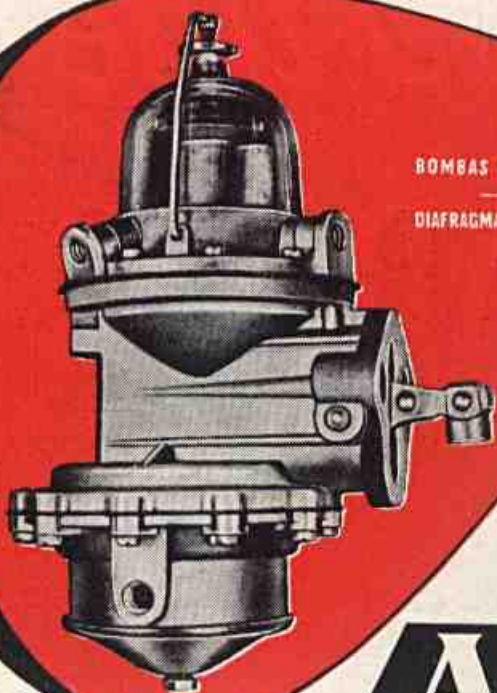


R INTERNATIONAL NO BRASIL:

SALVADOR, Auto Industrial Comercial Ltda., Rua da Belgica 1; FORTALEZA, A. Pinheiro
& Cia., Rua B. do Rio Branco 635-645; RECIFE, Auto Industrial Comercial Ltda., Rua da União 36;
BELÉM, Marinho & Araujo, Praça da República 21

MARCO
MARLBORO AUTOMOTIVE CO.

um produto de
confiança!



BOMBAS de GASOLINA
— — —
DIAFRAGMAS e REPAROS

Distribuidores exclusivos
para o sul do Brasil

AIMBRA S.A.

IMPORTAÇÃO E COMÉRCIO

MATRIZ: RUA CARLOS DE CARVALHO, 224 — FONE, 2615
FILIAL: RUA JOÃO NEGRÃO, 799/802 — FONE, 3486

CURITIBA — PARANÁ — BRASIL

Gravuras Cidreira Lúcia



UM
SÍMBOLO DE
CONFIANÇA

RIO - Rua Riachuelo, 208 - Tel. 42-8140 (Rêde Int.)
- Praça Marechal Hermes, 5 - Tel. 23-3559
S. PAULO - Rua Florêncio de Abreu, 441 - Tel. 32-6688
B. HORIZONTE - Rua Tiradentes, 175 - Tel. 2-0953
P. ALEGRE - Av. Farrapos, 1043 - Tel. 2-3203
RECIFE - Rua Martins de Barros, 245/252 - Tel. 7765
SALVADOR - Rua Miguel Calmon - Edif. B. Horizonte -
Tel. 5689

PEÇAS E ACESSÓRIOS PARA AUTOMÓVEIS E CAMINHÕES EM GERAL



ANEIS DE
PISTÕES



PISTÕES



CAMISAS DE
CILINDROS

DEPART. DE PUBL. GAT. 4/54

SECÇÃO PEÇAS E ACESSÓRIOS

LUPORINI

COMÉRCIO E INDÚSTRIA S. A.

RIO - S. PAULO - B. HORIZONTE - P. ALEGRE - RECIFE - SALVADOR



NOVO MODELO BORGWARD —

Vemos aqui o novo modelo de caminhão Borgward PKW, de 1 tonelada e meia e que pode vir equipado com motor Diesel ou a gasolina.

(Continuação da pág. 60)

veniente, elimina quase totalmente os ruídos.

O silencioso deve ser de acordo com o motor. Um mesmo tipo de silencioso não serve para diversos tipos de motores.

Uma das maiores dificuldades é o tamanho do silencioso. O fabricante de caminhões está sempre preocupado em economizar espaço, não quer silenciosos de grande volume porque com eles os seus caminhões ultrapassariam os limites permitidos de comprimento ou de largura.

O peso do silencioso é também outro fator que entra em conta.

Os fabricantes de caminhões conhecem a solução para o problema. Resta que se resolvam a adotar essa solução.

Os caminhões GMC, após 2 anos de estudos e pesquisas, vêm agora dotados de um novo tipo de silencioso, que reduz o ruído ao mínimo, segundo o portavoz da fábrica. Esse dispositivo, denominado "Força Silenciosa", faz parte agora como equipamento normal em todos os caminhões GMC. Promove um fluxo invertido da descarga, utiliza paredes metálicas mais grossas, metal mais pesado, dimensões maiores.

Numerosas outras companhias estão preocupadas com o problema do ruído dos caminhões: a International Harvester, a Mack, a White, a Reo, etc.

Os novos silenciosos terão de ser forçosamente mais caros, construídos de material mais pesado.

Para mostrar quão delicado é o problema do silencioso, esclareceu um engenheiro na reunião, basta lembrar que os gases de descarga deixam o cilindro com a pressão de 50 libras por polegada quadrada e têm de ter essa pressão reduzida a "um centésimo milésimo de libra" por polegada quadrada, para evitar ruído. E isso tem de ser conseguido sem perda de potência para o motor. Há ainda a considerar, no silencioso, os problemas do aquecimento, da corrosão e das vibrações.

O frotista que apresentou uma comunicação no congresso revelou que há tempos comprara 100 caminhões e menos de um mês depois tivera de mandar trocar o silencioso em todos eles, pois o barulho que produziam era insuportável e dava lugar a atritos e reclamações.

A América do Sul na vanguarda

De acordo com dados divulgados pela Automobile Manufacturers Association, de Detroit, a América do Sul foi o melhor e maior mercado dos fabricantes americanos, em 1952, para caminhões e ônibus. Naquele ano, os países sul-americanos importaram 56.465 caminhões e 1.678 ônibus, num total de 58.143 unidades.

A importação sul-americana de caminhões e ônibus, por países, foi a seguinte:

	Cam.	Ônib.	Total
Argentina	1.768	2	1.770
Bolívia	1.137	3	1.140
Brasil	23.256	720	23.976
Chile	2.592	70	2.662
Colômbia	7.974	383	8.357
Equador	1.351	—	1.351
Guiana Francesa	10	—	10
Guiana Inglesa	4	—	4
Ind. Oc. Holandesas	62	9	71
Paraguai	254	1	255
Peru	4.185	52	4.237
Uruguai	3.037	25	3.062
Venezuela	10.815	413	11.228
	56.465	1.678	58.143

Como se pode ver, o Brasil foi o principal cliente dos fabricantes norte-americanos, com uma importação de 23.256 caminhões e 720 ônibus, seguido pela Venezuela com 10.815 e 413 unidades, respectivamente. A Argentina de Peron aparece na estatística num modesto 6º lugar, apesar de sua população de 20 milhões de habitantes e de sua pujança econômica, atrás do Brasil, Venezuela, Colômbia, Peru e Uruguai.



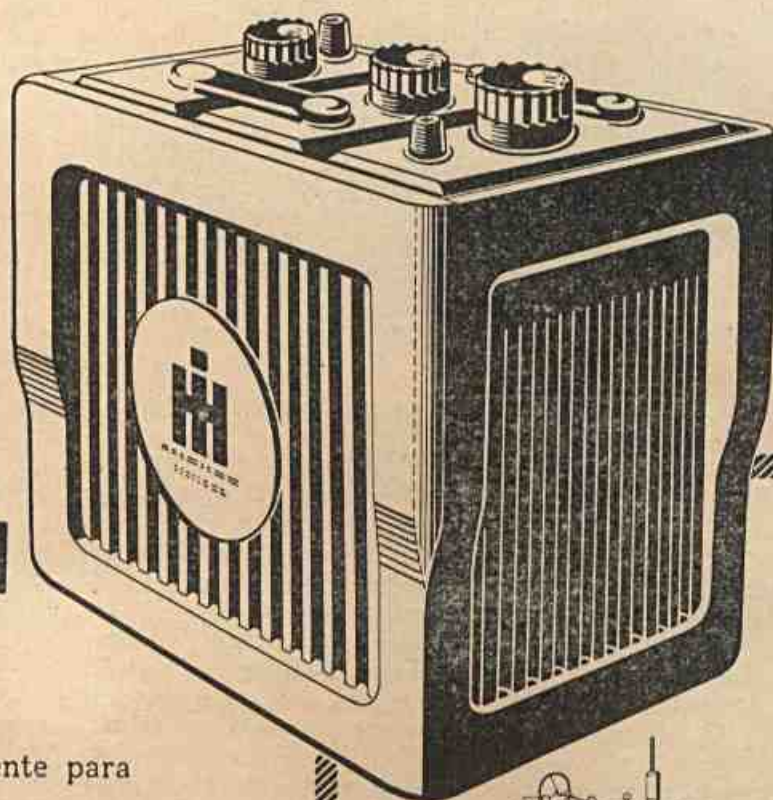
UM MILIONÁRIO DA ESTRADA —

Na verdade são dois milionários da estrada: o motorista Bill Niesh, de uma empresa de laticínios de New York que já guicou para a sua firma 1.650.000 km sem nenhum acidente e o caminhão Mack que vemos à direita, modelo de 1944, que parece novo em folha e que agora em 1954 acaba de marcar no velocímetro 1.500.000 quilômetros percorridos. A firma proprietária ganhou em 1953 o prêmio máximo do Conselho de Segurança do Trânsito, de New York.

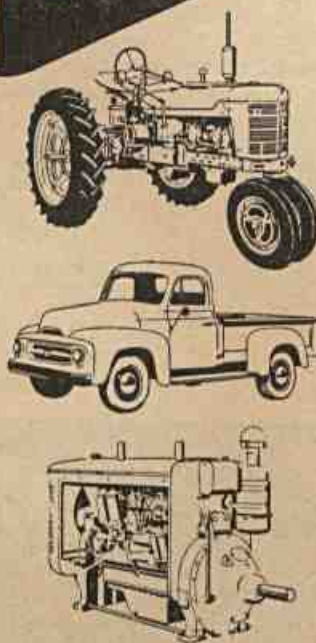


É A MARCA DÊSTES EQUIPAMENTOS

BATERIA



Construída especialmente para resistir aos rigores do clima tropical e a um esforço rigoroso e contínuo, a bateria **IH** garante ao sistema elétrico de automóveis, caminhões, ônibus, tratores e outros veículos automotores, o máximo de eficiência, rendimento e durabilidade. Ao trocar sua bateria da próxima vez, peça **BATERIA IH**.



Consulte o Concessionário I. H. mais próximo



INTERNATIONAL HARVESTER MÁQUINAS, S. A.

FÔRÇA INDUSTRIAL INTERNATIONAL - CAMINHÕES INTERNATIONAL
TRATORES • MÁQUINAS AGRÍCOLAS McCORMICK INTERNATIONAL

Rio de Janeiro: Av. Barão de Telé, 74 * São Paulo: Rua Oriente, 57 * Porto Alegre: Rua Gaspar Martins, 203

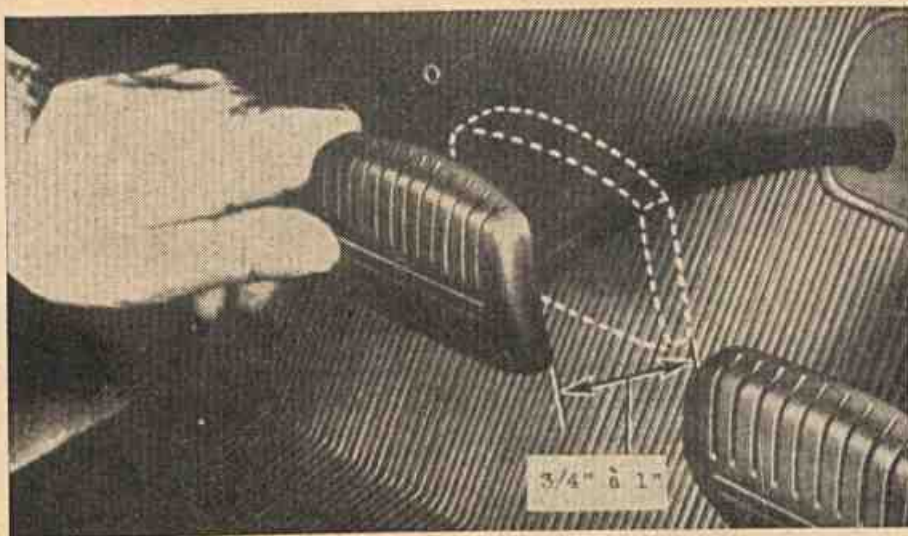


Fig. 1 — O percurso normal do pedal de embreagem: de 3/4 a 1 polegada.

Examine e Repare a Embreagem

São consertos que dão lucro à oficina e ao proprietário

APESAR da tendência atual para a transmissão automática, a grande maioria dos automóveis e caminhões que circulam pelas ruas e estradas brasileiras ainda são do tipo comum de transmissão com embreagem.

Saber examinar e bem reparar a embreagem, para melhorar o funcionamento e a marcha, prolonga a vida do carro e trazem economia e satisfação ao seu dono. Por outro lado, é um serviço que pode trazer bom lucro para a oficina.

Recapitulação Sobre a Embreagem

A embreagem é o mecanismo intercalado entre o motor e a propulsão para permitir as mudanças de velocidade, de uma mais lenta para uma mais rápida e vice-versa. Permite também o desligamento entre o motor e as rodas, o funcionamento do motor com o veículo parado.

As embreagens em geral são constituídas de 4 partes distintas:

1 — O volante do motor, que age como superfície lisa contra a

qual vem fazer pressão o disco da embreagem.

2 — O disco da embreagem.

3 — A placa de pressão.

4 — O colo para desengatar a embreagem.

5 — Os pivôs que vêm acionar o colo.

Funcionamento

Para dar partida ao motor, põe-se a transmissão no Neutro e o volante, o disco de embreagem e a placa de transmissão giram em conjunto. Como porém é preciso dar mais revolução ao motor quando o veículo está em ponto morto, é preciso necessariamente que o disco de embreagem efetue certo deslissamento.

Isso significa que a face do volante sobre a qual um lado do disco de embreagem está em contacto gira mais depressa do que a face da placa de pressão.

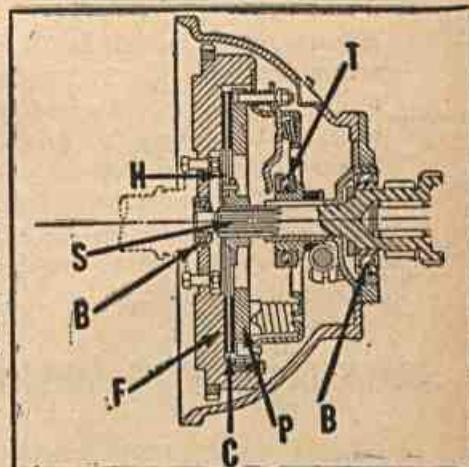


Fig. 3 — As peças da embreagem que devem ser cuidadosamente examinadas: H — disco da embreagem. S — eixo de transmissão. B — coxim. F — volante. C — guarnições do disco. P — placa de pressão. B — coxim. T — peça de desprendimento.

Quando as duas faces têm a mesma velocidade, não há deslissamento. Produz-se um deslissamento, pois, cada vez que se muda de velocidade.

Mesmo com o mais cuidadoso motorista, ocorrerá sempre certo grau de desgaste no disco de embreagem, nas faces que entram em contacto e, além disso, no anel de desligar a embreagem e nos diversos pontos que controlam esse anel de desengate.

Será preciso, portanto, trocar esse disco mais cedo ou mais tarde e examinar o estado das demais peças.

Para tal trabalho, deverá o mecânico desmontar a transmissão e removê-la toda, para desprender o eixo

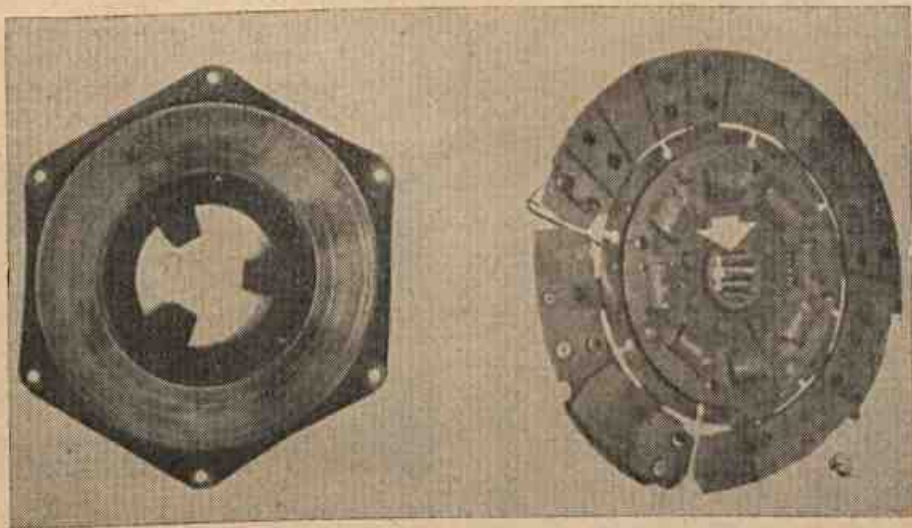


Fig. 2 — O disco de embreagem e a placa de pressão estão sujeitos a muitos danos. Vejam o estado extremo a que chegou esta placa de pressão, onde a seta mostra as caneluras excessivamente gastas.

TEMOS PEÇAS JAWA E CZ A VONTADE!

SENHORES REVENDEDORES

Milhares de máquinas JAWA e CZ rodavam garantidas por marcas de tradição, pelo serviço técnico perfeito e pelo farto sortimento de peças! Sirvam-se do nosso estoque e renovem a sua Seção de Peças JAWA e CZ. Peças produzem mais lucros! Para os casos urgentes, remetemos pelo Reembolso Postal.



GARANTAM FREGUEZIA CERTA COM SORTIMENTO DE PEÇAS!

Concessionários JAWA - CZ

AUTOBRÁS

VENTAS - Rua Voluntários da Pátria 323 - Tel. 46-2525
SERVIÇO & PEÇAS - Praia de Botafogo 320 - Tel. 26-4922

ÚLTIMOS MODELOS JAWA 250 CC.



Estamos oferecendo os últimos modelos JAWA, 250 cc, a motocicleta feita para agradar e durar. Realmente a última palavra em conforto e qualidade, por um preço excelente.

Peçam preços de revendedor.

ASP - A 142 - 54



Fig. 4 — Examine bem se a superfície da placa de pressão (1) e do volante (2) estão bem limpas e sem mancha de graxa.

que penetra no disco de embreagem e cuja ponta vem apoiar-se no centro do volante, sobre um coxim.

Desmontagem

Retirada a transmissão, remove-se a placa de pressão, que está presa ao volante por meio de parafusos. Toma-se a precaução de marcar a posição relativa da placa de embreagem



Fig. 5 — Utilize a ferramenta própria para retirar ou colocar o cabo ou o coxim que suporta o eixo da transmissão. Cabo fora de alinhamento faz entortar o eixo da transmissão.

e do volante, para colocá-los na mesma ordem por ocasião da montagem.

Retirada a placa de pressão, o disco sai facilmente e pode-se então examinar a superfície do volante para ver se está bem lisa. Se houver ranhuras e arranhaduras, será preciso retirá-lo para retificar. Se as ranhuras forem muito profundas, será preferível colocar um novo volante do mo-

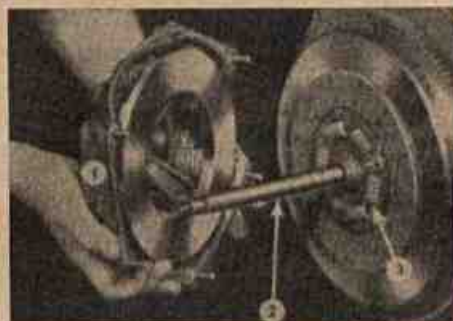


Fig. 6 — Utilize um eixo (2) para centrar o disco de embreagem (3). Ao montar a placa de pressão (1) tenha o cuidado de fazer coincidir suas marcas com as do volante.

tor. Deve-se examinar também o cabo do da ponta do virabrequim, para ver se não está com jôgo excessivo ou com falta de lubrificação.

Passa-se a examinar então, o disco de embreagem. Em muitos casos, pode o disco ser reconicionado mediante a instalação de uma nova superfície de fricção mas antes de deliberar isto cumpre verificar se as estrias, as molas e as cintas não estão muito gastas.

A simples troca da superfície de fricção sem essa verificação dará em consequência o aparecimento de vibração do disco.

Examina-se também cuidadosamente a placa de pressão, para ver se sua superfície está bem lisa.

Se as estrias estiverem muito fundas, pode ser necessária uma substituição.

As molas internas, que impulsionam a placa de pressão sobre um lado do disco de embreagem, devem estar com boa pressão, senão resultará perda de potência e deslização anormal.

As alavancas nas quais vem tocar o anel de desengate devem estar em boa altura e bem ajustadas.

Examina-se também o colo de desprendimento, o qual geralmente é lubrificado na fabricação. Se o lubrificante escorreu, é preciso colocar um colo novo.

Montagem

A montagem da embreagem será feita com uma série de cuidados.

A primeira precaução será a de verificar se o volante está bem centrado e se está girando de maneira perpendicular ao virabrequim.

Se o volante foi desmontado, examine-se cuidadosamente se não há alguma sujidade interpondo-se entre a superfície de contacto do volante e a ponta do virabrequim.

A superfície do volante deve estar escrupulosamente limpa e sem nenhuma mancha de graxa. A mesma coisa em relação ao disco de embreagem e à superfície da placa de pressão.

Cumpre verificar se o cabo sobre o qual vem apoiar-se o eixo principal da transmissão tem a quantidade necessária de lubrificante.

Em caso de substituição do disco de embreagem, é preciso a precaução de experimentá-lo nas caneluras da árvore de transmissão. Do contrário, forçando o eixo da transmissão nas caneluras do disco de embreagem, o

disco pode não se deslocar completamente, surgem dificuldades nas mudanças de velocidade.

Quando o eixo de transmissão é introduzido nas caneluras do disco de embreagem, é preciso que estas estejam bem centradas com o centro do virabrequim, suportadas sem forçar nem dos lados nem em baixo ou em cima, aplicadas facilmente.

Se aparecer alguma dificuldade ao fácil deslização da árvore de transmissão, deve ser investigada e corrigida.

Use Peças e Acessórios

MOPAR

Para sua Segurança



para os carros PLYMOUTH, DODGE, DESOTO ou CHRYSLER . . . caminhões FARGO, DESOTO ou DODGE.



O serviço é mais satisfatório com as nossas peças

AS PEÇAS MOPAR TÊM

- Superioridade Técnica
- Segurança
- Grande Duração

Confie em



CASA PAULO GUIMARÃES

Automóveis e Representações, S. A.

PRAÇA RAUL SOARES, 339 — Caixa Postal, 101 — Telefones 2-5580 e 2-7764
Telegramas "AUTOS"

SECÇÃO DE VENDAS: RUA GOITACAZES, 863
OFICINAS: AV. PARANÁ, 472 e RUA GUARANI, 555
BELO HORIZONTE

CATÁLOGOS de peças CHEVROLET 1929-1953

817 páginas

Preço: Cr\$ 700,00

Distribuidor
WERNER SEKKEL
Caixa Postal, 8593
São Paulo

Telefone: 80-4269
Endereço Telegráfico:
SEKKELOS

Mais e mais oficinas de pintura estão usando

OPEX



— laca nitro-celulose
de secagem rápida,
para carros
de classe I

Vale a pena conhecer as razões!



\$0.046

OPEX espalha-se por igual, dá um
fino acabamento

OPEX resiste melhor ao tempo,
dá um brilho duradouro

OPEX é econômica, tem
grande poder de cobertura

OPEX é oferecida em 44 lindas
cores à sua escolha

Se é isto que V. quer, passe
também a usar **OPEX**...
que tem a grande vantagem de
ser um produto

SHERWIN WILLIAMS
O BRASIL S.A.

Se não encontrar **OPEX** na praça, escreva para
SHERWIN-WILLIAMS, Caixa Postal 2 444 — São Paulo

O automóvel e o mecânico

(Continuação)

Ponha o motor em marcha lenta. Se a bomba estiver funcionando, deve sair óleo pela abertura da qual a umidade foi removida. Se não sair, a bomba tem de ser removida e examinada. Se o óleo fluir livremente, o indicador é que está com defeito.

Examina-se o motor sob o capô e sob o carro, para descobrir vazamentos. Examina-se toda a canalização, até encontrar o escapamento. Se este não aparecer, aumente a velocidade do motor, o vazamento tornar-se-á então bem visível.

5 — Defeito no termostato — Termostato com defeito pode super-aquecer o motor dificultando ou retardando a circulação da água. Desde que o motor se aquece em excesso, a evaporação de água aumenta, é preciso adicionar água a freqüentes intervalos.

Se o motor continua a esquentar após adicionar água, remove-se a mangueira superior, no ponto em que está ligada ao radiador e examina-se aí com o motor funcionando acelerado. Cada vez que se faz o motor acelerar, a água deve aparecer nessa porção superior da mangueira. Se assim ocorrer, a causa do super-aquecimento não é o termostato. Se a água não aparecer aí nas acelerações do motor, retire o termostato, o qual geralmente está localizado na tampa do motor perto da outra ponta da mangueira. Acelere de novo o motor. Se a água refluir, o defeito deve estar na bomba de água (ou, ainda, na correia do ventilador que porventura não esteja girando).

6 — Defeito na bomba de água — Bomba de água com defeito não faz circular a água no sistema de arrefecimento, o motor esquentará muito depressa. Faz-se a verificação que acabamos de mencionar no parágrafo anterior. Se a água não refluir, é preciso instalar uma bomba



REVOLUÇÃO EM PNEUS —

A United States Rubber Company apresentou um pneu revolucionário, que dá 25% mais de quilometragem e que não racha nem quebra. O motorista pode fazer as curvas apertadas em velocidade e sem receio.

nova. A bomba em perfeito estado faz refluir a água consideravelmente a cada aceleração.

7 — Radiador Entupido — Radiador entupido em grande extensão, a ponto de causar super-aquecimento do motor, apresenta geralmente pontos mais quentes e menos quentes, que se sentem passando a mão por ele, no lado de fora.

Retirando-se a tampa do radiador, a água que se vê olhando do lado de fora deve movimentar-se a cada vez que o motor é acelerado. Se a água não apresenta movimento, a circulação está defeituosa ou não está havendo circulação.

8 — Água congelada — Se a água congelou no radiador e nas demais peças do sistema de arrefecimento e se o motor está super-aquecido, o fundo do radiador continuará frio enquanto sua parte de cima se apresentará quente ou morna.

Se o radiador estiver completamente frio, é que a água congelou com corpos estranhos que entupiram o radiador.

Bomba de água quebrada ou termostato com defeito não impedem que o radiador esquente ligeiramente, com o motor super-aquecido, mesmo com congelamento da água.

9 — Radiador tapado — Nos meses de inverno, alguns proprietários de automóvel ou caminhão costumam cobrir o radiador com pano ou papelão. O agasalho excessivo da superfície de arrefecimento ocasiona super-aquecimento do motor.

Quando a temperatura melhora, as cobertas que antes protegiam o radiador contra a congelação tornam-se capazes de provocar o super-aquecimento.

10 — Espaços de ar entupidos no radiador — Insetos e sujidades costumam muitas vezes entupir os espaços externos no radiador, não deixam circular o ar em torno das passagens de água. Isso pode ocasionar super-aquecimento. Reconhece-se pelo simples exame externo. Cumpre limpar com um jato de água ou de ar comprimido.

11 — Carburação — Carburador mal ajustado, com mistura muito rica, pode provocar super-aquecimento com o motor em marcha lenta. Esse super-aquecimento não se dará, porém, nas grandes velocidades.

Se o motor não produzir fumaça preta no cano de descarga ao ser acelerado, o carburador não está causando o super-aquecimento.

12 — Silencioso entupido — O silencioso entupido com partículas de metal ou de carvão pode ocasionar pressão retrógrada suficiente para super-aquecer o motor (o que porém é raro).

Com o motor quente não se consegue pegar o silencioso, sob pena de queimadura. Se, com o motor acelerado, o silencioso está pouco quente a ponto de se poder pegá-lo, trata-se de entupimento ali.

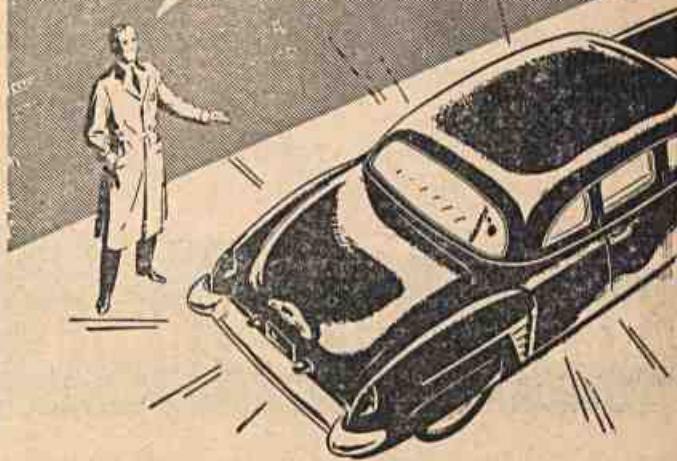
13 — Motor muito apertado — Motor que sofreu recondição geralmente esquenta e faz ferver a água no radiador. Se a temperatura do motor chega a fazer ferver a água, cumpre remediar, não convém insistir no uso a essa temperatura.

Procede-se da seguinte maneira: instala-se na tampa do radiador uma mangueira, abre-se o orifício de esvaziamento no fundo, põe-se o motor em marcha lenta e deixa-se correr a água, entrando a água fria em cima e saindo a outra em baixo, durante 4 ou mais horas.

Ao cabo dêse tempo o motor já está «amaciado», a temperatura não se eleva mais a ponto de fazer ferver a água.

Não basta o brilho —

é preciso brilho duradouro!



Por isso mesmo, não basta um esmalte sintético qualquer .. é preciso

KEM-TRANSPORT

• Veja também estas outras vantagens de Kem-Transport o esmalte sintético de primeira: é o mais fácil de aplicar, graças a ingredientes especiais e exclusivos. E não há no mercado esmalte sintético mais econômico, dado o seu excepcional poder de cobertura.

...e tem a grande vantagem de ser um produto da



SHERWIN WILLIAMS
TINTAS E VERNIZES
DO BRASIL

Se não encontrar Kem-Transport na praça, escreva para Sherwin-Williams Caixa Postal 2444 — São Paulo

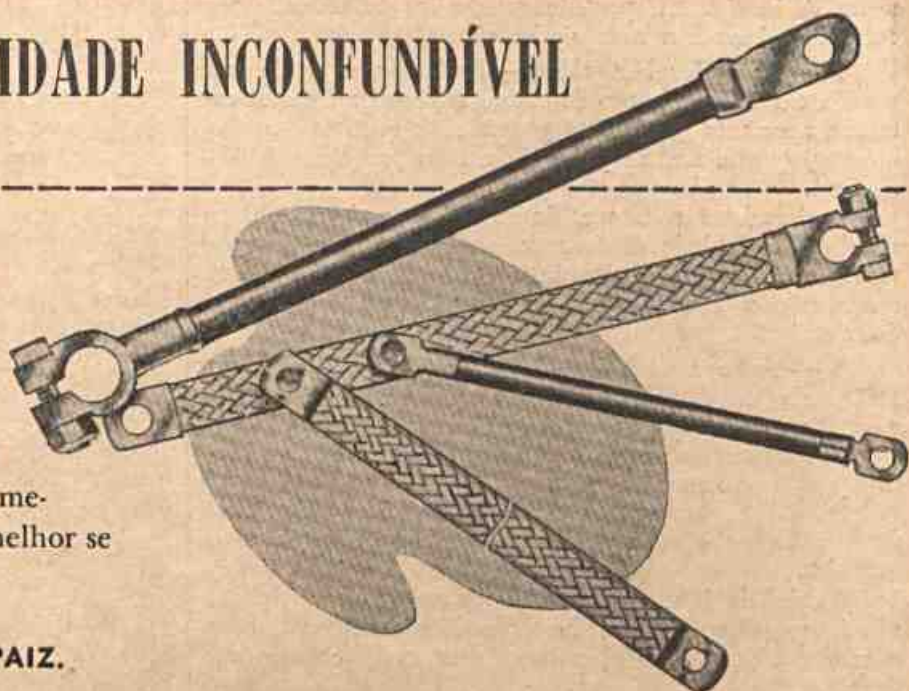


QUALIDADE INCONFUNDÍVEL

Os conhecidos cabos
de baterias marca

"SAIMPEX"

distinguem-se pela inconfundível
qualidade e acabamento. Para me-
lhores resultados exija o que de melhor se
fabrica no ramo.



DISTRIBUIDORES EM TODO O PAIZ.

FABRICANTES

NOGUEIROL BOTURÃO S. A.

SÃO PAULO

Rua Vitória 582/592 — C. P. 3318

Enderêço Telegráfico "ZULAN"

OLDSMOBILE **OPEL** **VAUXHALL** **BEDFORD**

PRODUTOS **GM** **GARANTIDOS**

AUTOMÓVEIS **PEÇAS E ACESSÓRIOS** **CAMINHÕES**

DANIEL COSTA & CIA.

Concessionários da General Motors do Brasil S. A.
Rua João Negrão, 350-360 - Fones: Esc. 3407 - Soc. Peças: 4620
End. Telegr.: "AUTOPEL" - Caixa Postal 885
CURITIBA - PARANÁ

ROLAMENTOS

para
Automóveis e Industriais

KUGELFISCHER

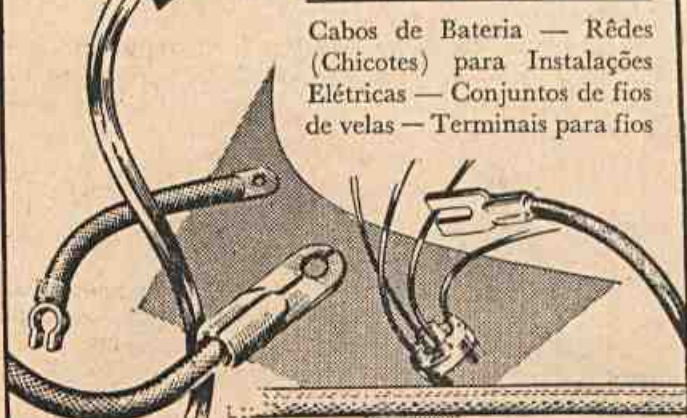
GEORG SCHÄFER & CO
DISTRIBUIDORES

AUTO DIESEL IMPORTADORA S. A.
Av. General Olímpio da Silveira, 160
Fone: 52-1131 — End. Tel.: "ADISA"
SÃO PAULO



FÁBRICA DE FIOS PARA AUTOMÓVEIS

Cabos de Bateria — Rêdes (Chicotes) para Instalações Elétricas — Conjuntos de fios de velas — Terminais para fios



Fábrica e Escritório: RUA FÁBIA, 653 — (LAPA)
Caixa Postal, 7663 — Fone: 5-0638
Endereço telegráfico «METAFIL»
SÃO PAULO

TUBOS FLEXÍVEIS

PARA GASOLINA-ÓLEO
DIESEL E SISTEMAS DE
FREIO A AR E HIDRAU-
LICOS PARA TODOS OS



TIPOS DE CARROS E CA-
MINHÕES COM REVESTI-
MENTO DE TRANÇA METÁLICA.

Fabricação de qualquer tipo especial

GARCIA

SÃO PAULO

**FÁBRICA DE TUBOS FLEXÍVEIS
CARLOS GARCIA**

Rua Siqueira Bueno, 1234 - (Belém)
Fone: 9-9290 SÃO PAULO

14 — Guiar o carro em Primeira por muito tempo — Quando se dirige muito tempo o veículo em Primeira ou em Segunda, o motor sofre super-aquecimento. O remédio é lógico: não deixar o motor demasiadamente nessas velocidades.

15 — Rachadura no bloco ou na tampa de cilindros-Gaxeta frouxa — Rachaduras no bloco do motor, na tampa dos cilindros ou afrouxamento da gaxeta dão lugar a vazamento de água e consequente super-aquecimento do motor.

O simples exame visual mostrará o vazamento, salvo se a rachadura for no interior do motor, caso em que não aparece.

Se a água começar a desaparecer sem razão aparente, meça o óleo do cárter. Se esse óleo apresentar aumento, é que está indo para o cárter a água de vazamentos. Se o óleo estiver normal, a rachadura existente pode estar deixando os gases de descarga penetrar no sistema de arrefecimento aumentando a evaporação da água e dando o super-aquecimento do motor.

Olhe o radiador quando cheio de água, com o motor acelerado. Se aparecerem bolhas na água, provavelmente existe rachadura no bloco, na tampa ou na gaxeta.

E' preciso fazer a remoção para exame mais completo e para localização do defeito.

16 — Sincronização incorreta das válvulas — Quando as válvulas não estão perfeitamente sincronizadas, a partida é difícil, o motor mostra-se preguiçoso. Pode haver também super-aquecimento, nesse caso.

A sincronização incorreta deriva muitas vezes do fato de escorregar a corrente sobre um ou mais dentes.



BOBINAS DE CAMPO

AZECAR

para dínamos e motores de arranque e para todos os tipos de veículos

FABRICANTES:

Azevedo & Carvalho Ltda.

RUA TEODORO SAMPAIO, 646

SÃO PAULO

REPRESENTANTES:

Distrito Federal e Estado do Rio de Janeiro — SALGADO & MORGADO, Caixa Postal, 3332, Rio de Janeiro; Rio Grande do Sul e Santa Catarina — CASA RAND COM. IND. S. A., Caixa Postal, 978, Porto Alegre; Pernambuco — CASA RAND COM. IND. S. A., Caixa Postal, 267, Recife; Minas Gerais — CASA RAND COM. IND. S. A., Caixa Postal, 1030, Belo Horizonte; Pará — CASA RAND COM. IND. S. A., Caixa Postal, 777, Belém; Ceará — CASA RAND COM. IND. S. A., Caixa Postal, 959, Fortaleza; Paraná — PINKUS FABISIEWICZ, Caixa Postal, 1549, Curitiba; Amazonas, Territórios do Rio Branco, Acre e Guaporé — MATTOS AREOSA & CIA. LTDA., Caixa Postal, 189, Manaus.

Confiem suas importações à

THE ALKOR CORPORATION
Especialistas na exportação de produtos automobilísticos

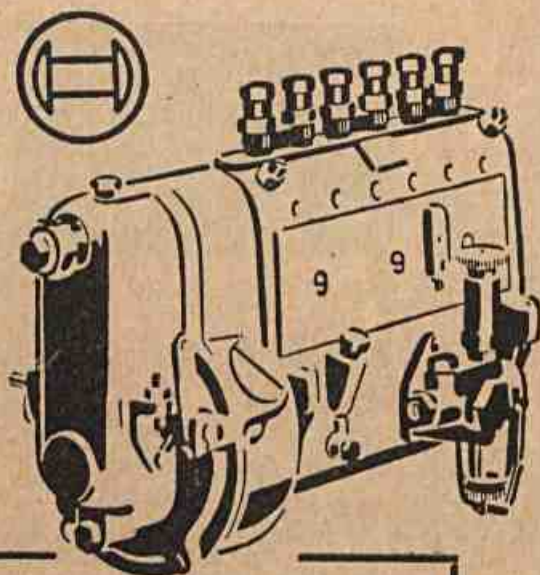
217 Broadway — New-York 7 N. Y — U. S. A.

diretamente ou através da sua filial brasileira:

ALKOR LIMITADA

Assembléia, 11 — Sala 305 — Rio
Tel.: 32-9445 — End. Telegr. «Alkorex» — Rio

AL K O R significa { MAXIMA EFICIÊNCIA
MELHOR SERVIÇO
MELHORES PREÇOS



BOMBAS INJETORAS "BOSCH"

...e todo o equipamento de injeção para motores Diesel, estacionários, marítimos e de veículos.

Distribuidores: CODISA

R. Sacadura Cabral, 147 — Tel. 43-1001
Rio de Janeiro — Teleg. DIESELBRAS



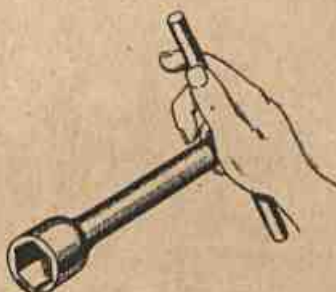
Para o Mecânico

ABC DAS FERRAMENTAS (Continuação)

Chaves de Soquete ou de Cachimbo

O tipo de chave que veio facilitar muito o trabalho dos mecânicos é a chave de soquete ou de cachimbo, poupando tempo.

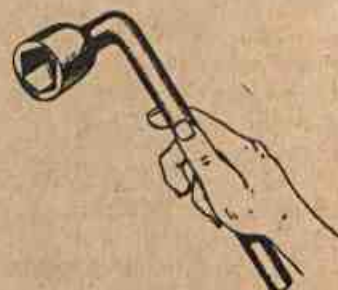
A chave de cachimbo moderna é um tanto diferente dos tipos primitivos. Tem sido estudado com muito interesse o aperfeiçoamento dessas chaves, visando ao benefício do mecânico.



Chave de soquete ou de cachimbo com cabo em «T»

As primitivas chaves de cachimbo usadas em mecânica de automóveis apresentavam o cachimbo fazendo parte do cabo da chave, a qual era em forma de «T» ou de «L». Para cada tamanho de cachimbo havia uma chave própria.

Alguém teve depois a idéia de fazer um cabo que pudesse ser adaptado a diversos tamanhos de cachimbo. Surgiu então o considerável aperfeiçoamento que foi o cabo de tipo catraca.



Chave de soquete ou de cachimbo com cabo em «L»

Os cachimbos ou soquetes destacáveis foram, por sua vez, bastante aperfeiçoados em seguida. Os primitivos eram grandes e pesados, com paredes grossas. Tinham de ser assim para suportar a força necessária para vencer a resistência das porcas e parafusos. A abertura do cachimbo, destinada a aprisionar a porca ou parafuso, era sextavada (hexagonal, seis lados). Eram muito diferentes dos cachimbos de hoje, os quais são fabricados com um aço especial muito resistente e por isso suas paredes podem ser finas, suportam as mesmas pressões.

As aberturas dos soquetes ou cachimbos de hoje apresentam uma série de entalhes ou ranhuras, em número de 12, por isso os cachimbos dessa modalidade se denominam «cachimbo de 12 pontos».

O soquete ou cachimbo de 12 pontos pode ser aplicado numa porca muito mais rapidamente do que o sex-

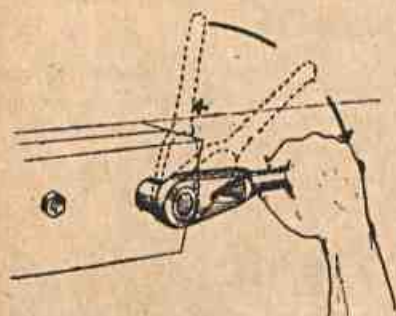
O antigo soquete ou cachimbo sextavado e o moderno cachimbo de 12 pontos



tavado, porque exigem menos de 1/12 de volta para se adaptar, ao passo que o antigo cachimbo sextavado precisava 1/6 de volta.

Quando o mecânico vai usar uma chave de cachimbo, escolhe o tamanho do cachimbo apropriado ao seu trabalho, coloca-o no cabo da chave (catraca) e aplica o cachimbo na porca.

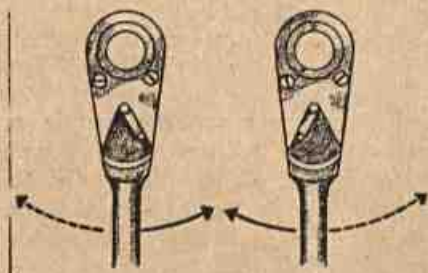
Do lado de dentro do cabo da catraca existe uma garra ou lingueta que se adapta em um ou mais dentes da catraca. Puxando o cabo numa direção, a garra segura os dentes da catraca e gira o cachimbo. Movendo



Os movimentos do cabo: puchado para baixo, em seguida o cabo gira na catraca.

o cabo na direção oposta, a garra desliza sobre os dentes, permite ao cabo ir para trás sem mover o cachimbo. É por isso que o cabo da catraca pode ser trabalhado com tanta rapidez: o cachimbo não precisa ser retirado da porca para outra aplicação. O cabo desliza para uma direção ao soltar a porca, para outra ao apertá-la. No cabo da chave existe geralmente um dispositivo para mudar a direção

A lingueta que permite os movimentos da catraca.



da catraca. Em certos tipos de chaves de cachimbo existe uma pequenina alavanca que se move para a direita quando se quer movimentar o cabo para a esquerda, como se procede ao apertar uma porca. Para soltar uma porca, para desparafusar, a alavanca é levada para a esquerda, o cabo passa então a girar para a direita.

A razão pela qual a chave de soquete ou de cachimbo é tão usada hoje, para tantos tipos de trabalho, é que,



O cabo com excêntrico dobrável pode formar ângulo reto para dar a ação máxima de alavanca.



HELIAR

Acumuladores de Alta Qualidade Para Todos os Fins

PRODUTO

SATURNIA S. A.

ACUMULADORES ELÉTRICOS

RUA MINIST. FERREIRA ALVES, 902 — SÃO PAULO

A mais completa fábrica de acumuladores da América Latina

REPRESENTANTES E DISTRIBUIDORES EM TODO O PAÍS

além do jogo de cachimbos e do cabo de catraca, possui ela numerosos acessórios.

O cabo com excêntrico dobrável é muito conveniente e prático. Para afrouxar uma porca apertada, o cabo pode ser dobrado até ficar em ângulo reto com o cachimbo, proporcionando assim a máxima força de alavanca. Em seguida, afrouxada a porca até o ponto de girar facilmente, o cabo é levado de novo à posição vertical e girado pelos dedos para a remoção completa da porca ou parafuso.

A mesma manobra se aplica para a remoção dos parafusos sem cabeça, usados em certas partes do automóvel. O parafuso sem cabeça é um parafuso que não tem cabeça, como o nome está dizendo. Apresenta rêsca nas duas pontas. São utilizados para segurar a tampa dos cilindros, para manter a capa do mancal principal, para prender os tubos de admissão, etc. Tais parafusos, no automóvel, são presos por rosqueamento ao próprio bloco

Proteção Máxima

ao motor



com
QUAKER STATE

o máximo

em óleo Pennsylvania

Agentes Exclusivos

Distribuidora de Lubrificantes Americanos S.A. "DILASA"
São Paulo

Distribuidores para as praças de:

Distrito Federal - Est. do Rio de Janeiro - Espírito Santo e Minas Gerais

Borghoff S.A.

Rua Riachuelo, 43 - Caixa Postal 619 - Tel. 42-3720
End. Telegr. "BORG MAGNETO" - Rio de Janeiro

Horton - 225

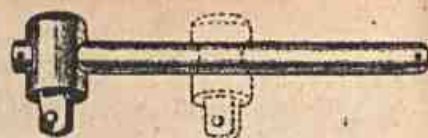
de motor e apresentam nas pontas uma rôca em que se adapta a porca.

Outro acessório da chave de cachimbo é o cabo excêntrico deslissável, que pode ser fixado tanto na ponta como no centro. Aplicado na ponta de uma extensão, forma o cabo em «T».

Cabos rápidos, às vezes chamados «rotores», são convenientes para muitos tipos de trabalho, como por exemplo para apertar ou soltar os parafusos do carter do óleo. Esse rotor trabalha da mesma maneira que a pua ou perfuratriz que o marceneiro utiliza para perfurar madeira. É muito útil para tirar depressa os parafusos depois de afrouxados com o cabo de catraca ou com o cabo deslissante, como por exemplo na operação de soltar as porcas da tampa de cilindros.

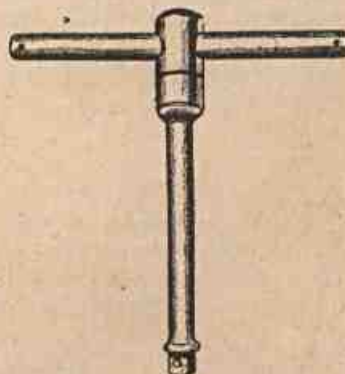
Uma junta universal é muito prática quando se trabalha em lugares em que não pode ser aplicada a chave de cachimbo reta. A junta universal permite trabalhar de maneira tal que o cabo da chave faz ângulo com o cachimbo. Para lugares apertados, é ótimo.

O cabo com excêntrico deslissável



Os jogos completos de chaves de soquete ou de cachimbo contêm também 4 ou 5 cachimbos extra-profundos para uso nas velas e nas porcas que estão profundamente rosqueadas nos parafusos, como por exemplo os parafusos em «U» que prendem as molas do chassi aos eixos.

Outro acessório para a chave de cachimbo é um cabo que mede a quantidade de pressão que se aplica na chave.

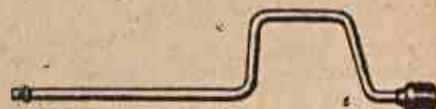


Excêntrico deslissável com uma extensão forma um cabo em «T».

É a chamada «chave de torque» ou «torcímeter». Torque é a quantidade de força aplicada para fazer girar a porca.

Em alguns tipos de chave de torque, um ponteiro marca numa escala o total da força aplicada. Em outros tipos, é num mostrador que se lê esse total. Em outros ainda, marca-se no mostrador o torque que se deseja aplicar e, atingido este, uma luz acende.

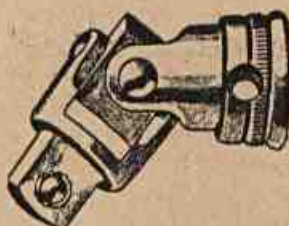
O rotor ou cabo de rotação rápida.



Certas porcas, como as da tampa de cilindros, do mancal principal, dos mancais das bielas, devem ser apertadas sempre dentro de certos limites determinados. O Manual de Instruções do fabricante aconselha o torque que deve ser aplicado ali. A chave de torque é que nos permite medir com segurança esse torque, para não aplicar força de mais nem de menos.

A precisão da mensuração do grau de torque depende da precisão do corte das rôcas e do tipo de lubrificação. A marcação do torque é muito mais exata quando as rôcas estão bem lubrificadas. Portanto, as rôcas das porcas da tampa de cilindros e das porcas dos parafusos semi cabeça devem sempre ser muito bem lubrificadas antes de serem colocadas e apertadas.

As principais marcas de chaves de cachimbo são fabricadas com material de primeira qualidade e, bem cuidadas, prestarão serviços por muito tempo.



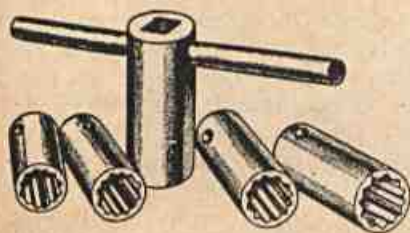
Junta universal.



Dois tipos de chave de torque

Não esquecer nunca que tanto os cabos como os cachimbos não devem ser expostos a esforço excessivo. Não use nunca uma barra numa chave de cachimbo para forçar como alavanca.

Mantenha as chaves de cachimbo sempre bem limpas. Como toda ferramenta, a chave de cachimbo fica suja ao trabalhar no cárter, no diferencial, na transmissão, etc.



Cachimbos extra-fundos

Ao terminar o trabalho, limpe-a, retire a graxa e a sujeira, dê um banho nos cachimbos.

A areia é a grande inimiga dos cachimbos. Evite sempre a areia, limpando tanto as chaves de cachimbo como as suas próprias mãos.

Os jogos de chave de cachimbo existem geralmente em quatro tamanhos, que são designados pelo tamanho do orifício na ponta do cabo.

Para trabalho leve, usam-se jogos de 1/4 de polegada. Para trabalho médio, de 3/8, de 7/16 ou de 1/2 polegada.

O tamanho de 7/16 de polegada é o de maior aplicação.

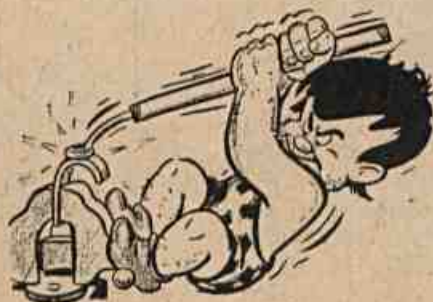
O tamanho grande, de 3/4 de polegada, destina-se ao trabalho pesado.

Não use chave pequena para trabalho pesado, haverá sobrecarga de esforço e perigo.

(No próximo artigo concluiremos o estudo das diferentes chaves).

(Ilustrações reproduzidas por cortesia da General Motors).

Não aplique nunca um cano na chave



VANTAGENS



Baixas tarifas, especiais para os embarques destinados a países mais ao Norte. Poupe seu dinheiro, assim como seu tempo.

Estejam endereçados seus embarques para os Estados Unidos, ou para uma vizinha nação na América Latina, a Pan American lhe oferece tarifas tentadoramente baixas... as quais podem ainda ser reduzidas, levando-se em conta o volume das encomendas no espaço de um ano. A medida que se avolumarem suas encomendas, de mês para mês, você poupará sempre mais dinheiro.



Pode-se agora reservar espaço, nos vôos através da América Latina. V.S.* terá realmente uma confirmação positiva da data de entrega da sua mercadoria. Informações nos escritórios da Pan American.



PAN AMERICAN WORLD AIRWAYS

É MELHOR PELO AR... AINDA MELHOR PELO CLIPPER* CARGO

Tels.: Rio de Janeiro: 52-5321 ou 22-8669

São Paulo: 34-7356

* Marca Registrada

Indústria de Cortiças.
"FUNCHAL", Ltda.

JUNTAS PARA AUTOMÓVEIS
E CAMINHÕES • CORTIÇA
AGLOMERADA EM FOLHAS
NAS MEDIDAS "STANDARD"

Fábrica e Escritório
em S. Paulo:
RUA PRATES, 858
Fones: 36-7752 e 37-9265
Telegramas: "INCORTICAL"

Representantes em todos
os Estados



O Motor Diesel

Constituição — Funcionamento — Manutenção

II

O compressor de ar

NOS motores Diesel de compressor, este órgão (fig. 9) é acionado geralmente pelo próprio motor e tem por fim principal fornecer o ar comprimido necessário à insuflação e pulverização do combustível no cilindro. Além disso, serve para encher os reservatórios destinados a pôr em marcha o motor. Pode servir ainda para proporcionar ar comprimido aos servomotores da instalação.

A pressão do ar insuflado deve ser no mínimo de 45 atmosferas quando a pressão de compressão, no cilindro, for de 35 atmosferas. É necessário, pois, possuir um compressor que possa subministrar ar comprimido de 60 a 80 atmosferas de pressão, com um gasto por ciclo igual à décima parte do volume dos cilindros.

Por outro lado, a compressão do ar a uma pressão tão elevada, efetuada num mesmo cilindro, teria temperatura de saída inadmissíveis. Cumprido, então, efetuar essa compressão em várias etapas, resfriando o ar comprimido entre as mesmas.

Os compressores geralmente usados, como o da fig. 9, dão vários escalões de pressão, são compostos de três cilindros superpostos ou de quatro cilindros colocados em estrela, com diâmetros diminuindo gradualmente.

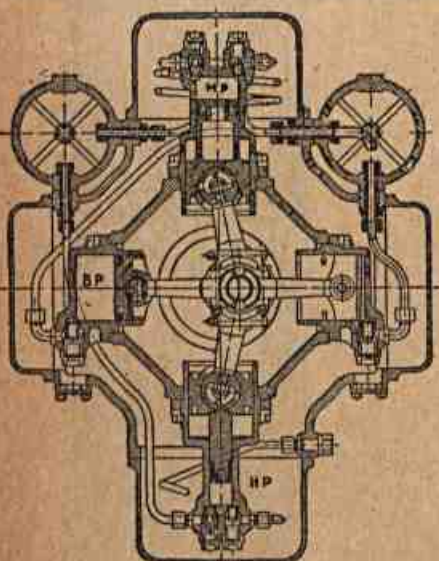


Fig. 9 — O compressor de ar nos motores Diesel.

O ar comprimido atinge sucessivamente as pressões de 3, 15, 20, 60 e 80 atmosferas e passa de um cilindro a outro entre serpentinas de água para refrigeração.

A Culatra dos Cilindros nos Motores Diesel

A forma da culatra dos cilindros nos motores Diesel é uma das peças em que maiores são as variações conforme o fabricante, conforme o tipo de motor Diesel.

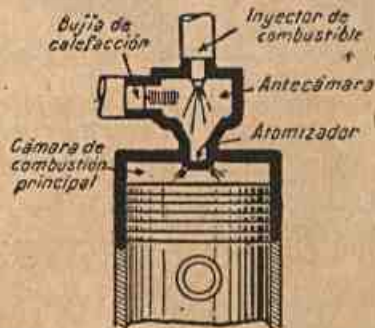


Fig. 10 — A antecâmara, o atomizador, o canal com estrangulamento venturi e a câmara de combustão.

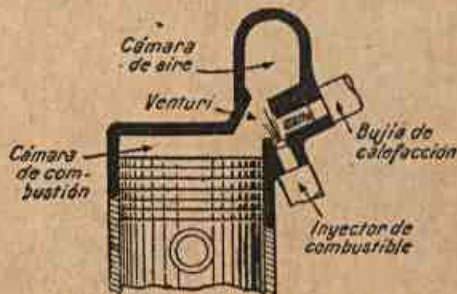


Fig. 11 — O sistema de culatra com câmara de ar.

Uma das formas mais utilizadas é a culatra com antecâmara. Neste tipo, o pistão comprime o ar da câmara de combustão em uma antecâmara situada em cima da culatra do cilindro. Esta antecâmara está em comunicação com a câmara de combustão propriamente dita por meio de um ou vários condutos de forma especial, denominados atomizadores, e que são em princípio placas côncavas dotadas de certo número de orifícios. O ar comprimido na câmara de combustão

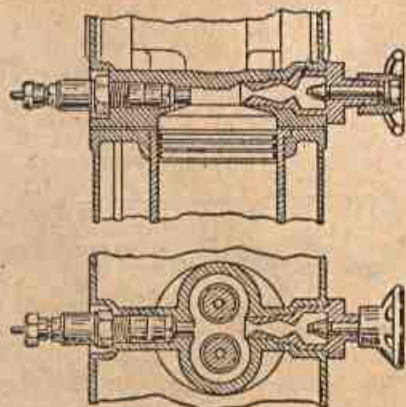


Fig. 12 — A câmara de combustão Lanova, em forma de 8.

passa para a antecâmara de modo algo turbulento e vai chocar-se com o jato de combustível que também entra na antecâmara mas vindo de direção contrária. Uma parte da mistura de óleo e ar queima-se, sua expansão atrai umas três quartas partes da mesma através dos orifícios do atomizador e produz uma pulverização muito fina das partículas do óleo, cuja combustão continua então na câmara de combustão propriamente dita (fig. 10).

Para que este sistema dê bons resultados, é indispensável que se use grau de compressão muito elevado. O pequeno espaço da antecâmara faz com que o combustível toque em suas paredes quentes, é difícil evitar que o combustível produza deposições de carvão. Por outro lado, os produtos de combustão permanecem nessa antecâmara e diluem o ar que penetra.

A finalidade da antecâmara é amortecer a violência da combustão do óleo.

Uma variante da antecâmara é o sistema de culatra com câmara de ar (fig. 11). Esta culatra tem um pe-



Fig. 13 — O tipo de culatra Ricardo.

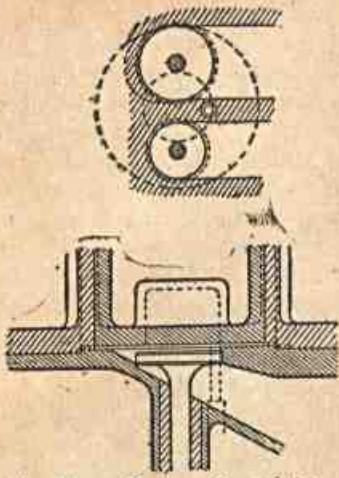


Fig. 14 — O tipo de culatra Vortex, dotada de movimento giratório.

queno recipiente adicional com o qual se comunica por meio de um canal em forma de tubo de Venturi, isto é, um canal com estrangulamento no centro. O pistão, ao comprimir o ar da câmara de combustão, enche também de ar esse recipiente. O jato do pulverizador, em vez de dirigir-se para o centro da câmara de combustão, dirige-se de maneira inclinada e ascendente para a garganta formada pelo tubo Venturi. O combustível penetra no pequeno recipiente já inflamado e durante a expansão dos gases torna a sair dele com violência, misturando-se por turbulência ao ar da câmara de combustão.

Este sistema da obtenção da turbulência necessária para obter combustão conveniente tem dado bons resultados, especialmente quando o motor Diesel é do tipo rápido ou muito rápido.

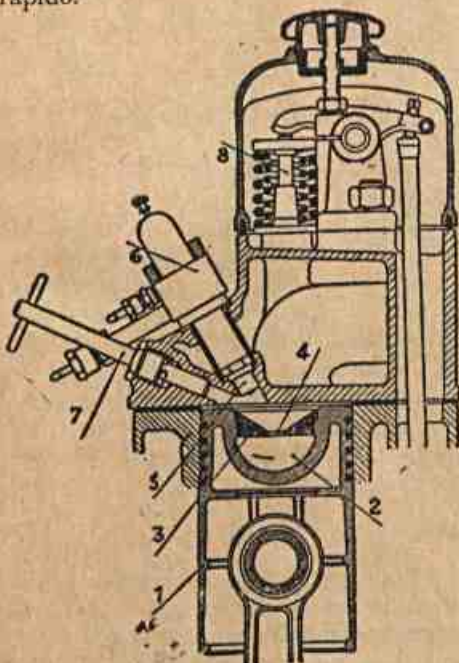


Fig. 15 — O sistema Acro, com recipiente de ar no interior do corpo do pistão.

Este tipo exige razões de compressão muito elevadas.

Outro tipo interessante de câmara de ar é a chamada «câmara Lanova», inventada pelo engenheiro alemão Lang, e que se destina a regular a agitação.

Um corte horizontal dessa câmara de combustão tem a forma de um 8 (figura 12) e, em frente um do outro, no eixo do canal central do 8, estão o pulverizador do combustível líquido e uma câmara cônica de acumulação de ar que possui uma abertura, também de forma cônica, para comuni-

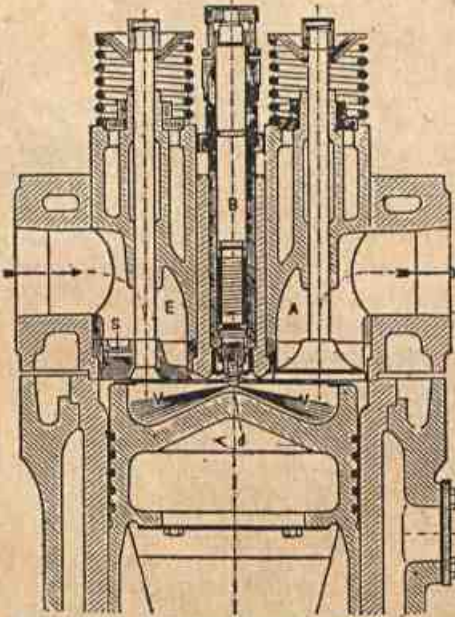


Fig. 16 — A forma mais simples, sem câmara auxiliar e sem recipientes auxiliares.

car com a câmara principal e que, pela parte oposta, possui comunicação com outra câmara de ar por meio de um agulheiro que pode abrir ou fechar mediante uma válvula de agu-



Fig. 18 — O cilindro do motor Diesel.

lha com mola. Quando fechado, o volume da câmara de combustível diminui e a compressão aumenta, o que facilita o arranque do motor. Com o motor em marcha, põe-se em funcionamento a segunda câmara de ar. O combustível injetado pelo pulverizador penetra na primeira câmara e em parte também na segunda. Em ambas inflama-se, aumentando a pressão de modo brusco. A combustão melhora muito devido à agitação produzida pelas duas curvas do 8.

Esta forma de câmara de combustão e a posição do pulverizador permitem o uso de válvulas de admissão e de descarga de grande tamanho, com o que o rendimento da cilindrada é bem maior. O motor funciona de maneira suave e regular.

A culatra de tipo Ricardo (fig. 13) tem por princípio fundamental a projeção do combustível contra uma

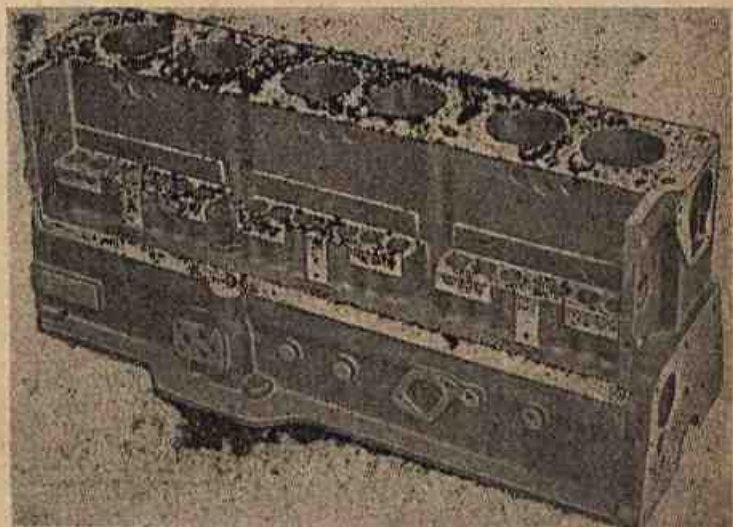


Fig. 17 — Bloco de cilindros no motor Diesel.



Fig. 19 — O pistão com seus anéis de segmento.

massa de ar que se encontra em rápida rotação na câmara de combustão: o ar choca-se com o combustível em vez de ser este a chocar-se com aquele.

Do tipo Ricardo existem duas variantes, denominadas «Vortex» e «Comet».

No tipo «Vortex» (fig. 14) o movimento giratório do ar se origina no percurso de aspiração do motor. No tipo «Comet», o movimento se produz no percurso da compressão. O ar dirige-se para uma câmara esférica de compressão, separada parcialmente.

A «Vortex» é a mais adequada para os motores grandes, de funcionamento econômico. A «Comet» é mais apropriada para os motores Diesel de caminhão, pois proporciona maior flexibilidade de funcionamento, ausência de fumaça e de cheiro.

Outra variante consiste em dispor o recipiente do ar no interior do corpo do pistão. É o tipo denominado Acro (fig. 15). Em vez de o recipiente de ar ser colocado em cima da culatra do cilindro, fica no pistão.

A forma mais simples de culatra, porém, é aquela que não tem câmara nem recipientes auxiliares (fig. 16). É a que se usa nos motores Diesel chamados de «injeção direta», nos quais o jato de combustível pulverizado penetra diretamente na câmara de combustão.

O inconveniente que tem é o de não produzir agitação suficiente para obter boa combustão, caso não se adotem expedientes para obviar a essa particularidade.

Com tal finalidade modificam-se os passos das válvulas do motor, colocam-se dispositivos auxiliares nas cabeças das válvulas de admissão, muda-se a forma da cabeça do pistão a fim de deslocar o ar com violência quando o ar avança para comprimi-lo.

Com esta série de dispositivos, os motores Diesel de injeção direta, que

são os tipos mais antigos, estão voltando a ganhar preferência e aceitação, estão enfrentando a concorrência dos motores com antecâmara.

O tipo de motor Diesel de injeção direta dá muito bons resultados tanto no transporte marítimo como no terrestre. A potência obtida para determinado consumo de combustível é, em geral, maior que a conseguida em qualquer dos tipos de motor de antecâmara ou de recipiente auxiliar.

A partida dos motores Diesel de injeção direta é muito simples, mais simples do que a dos motores Diesel de antecâmara, os quais, muitas vezes, requerem aquecimento prévio (como os do tipo semi-Diesel).

Cilindros e Pistões

Os cilindros e blocos de cilindros dos motores Diesel (fig. 17) são geralmente de ferro fundido resistente e bastante elástico. Usam-se também de alumínio fundido, com camisas de fundição especial (fig. 18).

A fundição com cromo é também de uso difundido.

Nos motores Diesel de aviação, os cilindros são formados por camisas de aço colocadas em blocos de alumínio.

Os pistões dos motores Diesel lentos são geralmente de ferro fundido (fig. 19). O fundo interior da cabeça do pistão é ranhurado, para que resista às altas compressões da combustão. A cabeça do pistão está em contacto com os gases inflamados e portanto dilata-se mais do que a porção restante da peça. Este fato tem sido a origem de sérios inconvenientes desde o início dos motores Diesel, pois frequentemente aparecem na cabeça do pistão fendas e rachaduras. O aumento de espessura da cabeça do pistão teria o inconveniente de aumen-

tar o crescimento das forças de inércia. Para diminuir o risco da formação de fendas, deu-se à cabeça do pistão a forma de uma casquete esférica ôca (fig. 20), que afasta o centro da cabeça do pistão da câmara de combustão e, ao mesmo tempo, de forma abobadada para distribuir melhor as pressões do centro na periferia.

A impermeabilidade da câmara de combustão é obtida com o uso de anéis de segmentos, colocados na parte superior do pistão, quase sempre em número de seis.

O anel de segmento destinado ao óleo coloca-se na parte inferior do pistão, para evitar que passe óleo lubrificante para a câmara de combustão.

O pistão costuma ser de peça inteiriça e só recebe refrigeração nos motores Diesel grandes. Por isso os pistões geralmente se queimam na parte central da cabeça, pela ação do calor da combustão e devem ser substituídos antes que as fendas e rachas produzam fugas e escapes.

As vezes o pistão é feito de duas partes, sendo a cabeça de aço.

Nos motores Diesel grandes é indispensável a refrigeração, com água ou com óleo.

Os pistões dos motores Diesel rápidos são geralmente de ferro submetido a tratamentos térmicos especiais. Ou são de alumínio especial resistente ao fogo. São dotados de 3 a 6 anéis de segmento. Certos pistões de alumínio levam reforços de aço.

(Continua)

CARTAS

O que dizem de nós

Em «O Jornal», de 23 de maio último:

«Para os especialistas do ramo de automóveis, mecânicos, lojistas, industriais, fabricantes de peças, representantes, etc., possuímos, revista especializada: AUTOMÓVEIS & ACESSÓRIOS, comparável às melhores revistas estrangeiras. Seu diretor-proprietário, H. D. Oliveira, muito tem feito para o automobilismo brasileiro, em todos os sentidos.»

«Essa Revista preenche todos os requisitos que se podem exigir de uma ótima publicação especializada.»

José João Haddad
IBITINGA — Est. de São Paulo.

AUTOMÓVEIS & ACESSÓRIOS

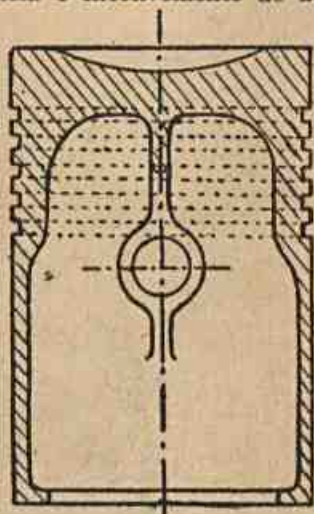


Fig. 20 — O pistão de cabeça ôca para maior resistência ao calor.



REDES DE INSTALAÇÃO ELÉTRICA E JOGOS DE FIOS DE VELAS

Esmerada fabricação que proporciona
o máximo em eficiência e qualidade

Distribuidores para o Brasil:

INTERMARES S. A.
INDUSTRIA E COMERCIO

Rua Boa Vista, 162, 11.º - Tels. 36-1074 e 36-2371
São Paulo

**Para segurança
de seu carro -**
Surge agora

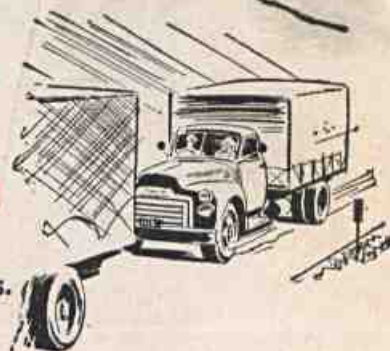
FLUIDO GM

para freios hidráulicos

Trânsito intenso... partidas rápidas... paradas bruscas... e os freios de seu carro passam pelas mais duras provas. Produzido segundo os padrões da S. A. E., o novo Fluido GM é o mais indicado para seu veículo. Econômico, não corrói os copos e mangueiras dos freios e aumenta a eficiência do breque. Peça a seu revendedor Fluido GM para freios hidráulicos - e viaje com segurança.



- atuação imediata!
- evita o desgaste das peças!
- eficiência absoluta!



Em dois tipos: Heavy Duty para ônibus e caminhões e Comum para automóveis.

Produto da **GENERAL MOTORS DO BRASIL S. A.**
Concessionários em todo o país